№ 231/1119
801-83
1265-X

ИЗДАНІЕ ДЕПАРТАМЕНТА ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

ВЛІЯНІЕ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

НА

СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО, ПРОМЫШЛЕННОСТЬ и ТОРГОВЛЮ.

ИЗСЛѢДОВАНІЕ

АНТОНА РАДЦИГА.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типо-литографія Бермапъ и К°. Почтамтская 13.
1896

Печатано по распоряженію Департамента желѣзныхъ дорогъ.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Страницы.

ГЛАВА I. Историческій очеркъ развитія желѣзнодорожной сѣти во всемъ мірѣ. 1

ГЛАВА II. Общія затраты на желѣзныя дороги въ Россіи, валовой доходъ, эксплоатаціонные расходы и чистый доходъ. . . . 65

ГЛАВА III. Развитіе сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ указаніемъ времени перехода разныхъ дорогъ въ казенное управленіе. Перевозка пассажировъ, и грузовъ, по числу и количествомъ, а также доходъ отъ перевозокъ, какъ по казеннымъ, такъ и по частнымъ дорогамъ 95

ГЛАВА IV. Экономическое значеніе желѣзныхъ дорогъ для сельскаго хозяйства . 125

ГЛАВА V. Вліяніе удлиненія желѣзнодорожной сѣти на развитіе промышленности. 183

ГЛАВА VI. О подъѣздныхъ желѣзныхъ дорогахъ заграницей и у насъ 213

ГЛАВА VII. Заключеніе. 228

ПРИЛОЖЕНІЯ. Таблицы и діаграммы.

Въ началѣ XIX столѣтія паровая машина была уже въ общемъ употребленіи въ Англіи, а въ 1804 г. на одномъ изъ желѣзнодѣлательныхъ заводовъ Англіи была уже устроена машина, двигавшаяся по рельсамъ и поднимавшая вагонъ съ 10 тоннами желѣза. Въ 1821 году послѣдовало открытіе небольшой дороги (около 10 миль) отъ Стоктона въ Дарлингтонъ, но первою, устроенною на общественныя деньги для общаго пользованія желѣзною дорогою, давшею толчекъ устройству рельсовыхъ путей на всемъ свѣтѣ, слѣдуетъ считать желѣзную дорогу отъ Ливерпуля до Манчестера.

Еще въ началѣ нынѣшняго столѣтія, между Ливерпулемъ и Манчестеромъ, этими двумя промышленными городами, существовали два канала, имѣвшіе большое значеніе въ дѣлѣ передвиженія грузовъ; но не смотря на это, значительное число Ливерпульскихъ купцовъ указывало, что существующія транспортныя средства совершенно недостаточны и что новый путь (рельсовый), о которомъ они мечтали, сдѣлался неизбѣжно необходимъ, чтобы осилить ежедневно возрастающій обмѣнъ съ надлежащею точностью, быстротою и бережливостью.

Въ 1820 году сношенія Ливерпуля съ Манчестеромъ стали такъ значительны, провозная плата между этими городами была такъ высока (около 20 коп. съ пуда за 45 верстъ) [1]) и перевозка была такъ медленна и неудобна, что собраніе Ливерпульскихъ купцовъ въ 1821 году рѣшило устроить рельсовый путь отъ Ливерпуля въ Манчестеръ, причемъ предполагалось перевозить грузы по рельсамъ при

[1]) The working and management et an english railway by George Findiay London 1891.

помощи лошадей. О перевозкѣ пассажировъ не было тогда и рѣчи.

Здѣсь умѣстно вспомнить о тѣхъ затрудненіяхъ, съ какими были сопряжены путешествія въ началѣ нынѣшняго столѣтія. Даже въ Англіи переѣздъ изъ одного города въ другой былъ небезопасенъ, при томъ ѣзда въ 12 — 15 верстъ въ часъ считалась очень быстрою. Въ Америкѣ, говоритъ Мишель Шевалье, [1]) путешественники принуждены были пользоваться общественными экипажами, причемъ нападенія на путешественниковъ составляли обычное явленіе. За отсутствіемъ шоссейныхъ дорогъ въ Соединенныхъ Штатахъ, приходилось ѣздить очень тихо, отъ 8 до 12 верстъ въ часъ. Даже въ Германіи, въ началѣ нынѣшняго столѣтія, было лишь нѣсколько шоссейныхъ дорогъ, проѣздъ-же по грунтовымъ дорогамъ, стоилъ дорого и производился крайне медленно. О нашихъ грунтовыхъ большихъ трактахъ можно составить себѣ понятіе и сейчасъ, отъѣхавъ отъ любой рѣчной пристани или желѣзнодорожной станціи и проѣхавъ 100 — 200 верстъ на лошадяхъ. Такія путешествія стоютъ въ 3—4 раза дороже, нежели по желѣзной дорогѣ и продолжительность проѣзда въ 5 – 6 разъ большая. Во Франціи и Австріи, до проведенія желѣзныхъ дорогъ, неудобства переѣздовъ были тѣ-же какъ и вездѣ.

Проѣздъ пассажира въ Англіи, до открытія главныхъ желѣзно-дорожныхъ линій, въ 1834 г. [2]) обходился въ 15 коп. кред. съ версты, тогда какъ въ настоящее время проѣздъ въ 3-мъ классѣ стоитъ около 2, 3 коп. кред., во 2-мъ классѣ около 4 к.

---

[1]) Lettres d'Amérique du Nord. p. M. Ghevalier Bruxelles 1844.

[2] Die Eisenbahnen als öffentliche Verkehrseinrichtungen von J. F. Schreiber Wien 1887.

съ пассажира и версты. Какъ видно изъ этого, пассажирскій тарифъ въ Англіи много выше чѣмъ у насъ. Во Франціи переѣздъ на лошадяхъ, до открытія желѣзныхъ дорогъ, стоилъ дешевле чѣмъ въ Англіи, но ѣзда совершалась еще медленнѣе. Въ Германіи путешествія на лошадяхъ были доступны лишь людямъ съ большими средствами.

Въ описываемое нами время, т. е. въ 20-хъ годахъ нынѣшняго столѣтія, Георгомъ Стефенсономъ былъ устроенъ паровозъ, хотя очень примитивный, но двигавшійся по рельсамъ на небольшой дорогѣ, открытой для перевозки руды близь Нью-Кастля.

Во время постройки желѣзной дороги отъ Ливерпуля въ Манчестеръ Стефенсонъ работалъ надъ усовершенствованіемъ своего перваго паровоза, что ему, послѣ большихъ трудовъ къ открытію дороги между двумя поименованными городами, вполнѣ и удалось.

Предубѣжденія противъ желѣзныхъ дорогъ были такъ велики, что Ливерпульскимъ купцамъ лишь послѣ большихъ трудовъ къ 1825 году удалось пріобрѣсти необходимыя подъ проведеніе первой желѣзной дороги, земли. — Въ 1826 году билль о о постройкѣ желѣзной дороги отъ Ливерпуля въ Манчестеръ былъ подписанъ королемъ, а $^{4}/_{16}$ Сентября 1830 года первая дорога общаго пользованія, была открыта на всемъ протяженіи какъ для перевозки грузовъ, такъ равно и пассажировъ.

Доходъ отъ постройки первой лороги превзошелъ всѣ ожиданія и чистый доходъ достигъ сначала 8, потомъ 9 и затѣмъ 10% на затраченный капиталъ. Валовой доходъ отъ перевозки пассажировъ по предварительной смѣтѣ былъ принятъ въ 10.000 фунт. стерлинговъ, въ дѣйствительности же

доходъ, спустя 3 года по открытіи дороги, достигъ 101.829 фунт. стерлинг.; отъ перевозки товаровъ имѣлось въ виду получить 50 тысячъ фунт. стерлинговъ, доходъ-же составилъ 80.000 фунт. стерл.

Первые вагоны, ходившіе на дорогѣ Ливерпуль-Манчестеръ, конечно не были похожи на теперешніе, они напоминали скорѣе открытые вагоны конно-желѣзной дороги. Затѣмъ уже постепенно типы вагоновъ измѣнялись къ лучшему, пока не достигли теперешнихъ совершенныхъ формъ. Пассажирское движеніе на линіи Ливерпуль-Манчестеръ (45 верстъ) производилось въ $1^1/_2$ часа, т. е. со скоростью 30 верстъ въ часъ. Въ настоящее время на пробѣгъ этого пути съ остановками на промежуточныхъ станціяхъ требуется не болѣе 45 минутъ. Точно также и всѣ товары, сданные вечеромъ, доставляются на домъ на слѣдующій день утромъ, причемъ товарные поѣзда отъ Ливерпуля въ Манчестеръ употребляютъ на этотъ проѣздъ не болѣе $1^1/_2$—2 часовъ.

Блестящіе финансовые результаты, достигнутые первою желѣзною дорогою въ Англіи, не замедлили убѣдить англичанъ въ необходимости дальнѣйшей постройки дорогъ и скоро вся Англія покрылась сѣтью рельсовыхъ путей. Къ тому-же, по мнѣнію Вебера, [1]) всевозможныя условія физической и политической географіи соединились для того, чтобы превратить Англію въ колыбель желѣзно-дорожнаго дѣла, которое могло возникнуть исключительно въ этой странѣ, могло получить только здѣсь полное свое развитіе.

Характеръ англійскихъ сообщеній, говоритъ Веберъ, выразился съ самаго начала въ видѣ движенія

---

[1]) См. Географія желѣзно-дорожнаго дѣла. Журналъ Желѣзно-дорожное дѣло, за 1886 г.

на островѣ съ густо сплоченнымъ обмѣномъ, изобиліемъ предметовъ потребленія и производства, дѣловитымъ, бережливымъ и богатымъ населеніемъ, съ сближенными географически пунктами производства и сбыта. Количество товарнаго движенія при этомъ чрезвычайно велико а разстоянія перевозки ограничены; бо́льшая часть грузовъ отправляется къ морю кратчайшимъ путемъ.

Цѣнность транспортовъ при перевозкѣ сухимъ путемъ, во многихъ случаяхъ, совершенно уступаетъ значенію быстрой доставки груза, охотно и дорого оплачиваемой.

Скорость сравнительно малыхъ но многочисленныхъ товарныхъ поѣздовъ поэтому въ Англіи лишь не много менѣе скорости пассажирскихъ поѣздовъ; существуютъ: хлопчато-бумажные, каменноугольные, рудниковые и другіе скорые поѣзда. Еще явственнѣе выражается громадно высокая цѣнность времени въ пассажирскомъ движеніи, гдѣ стремленіе къ быстротѣ иногда достигаетъ почти непонятнаго на континентѣ, но тамъ вполнѣ основательнаго, предѣла.

Потребность въ болѣе быстромъ и дешевомъ передвиженіи товаровъ въ Англіи была такъ велика, что тотчасъ послѣ открытія первой послѣдовала постройка цѣлой сѣти дорогъ, такъ что къ 1865 году общая длина всѣхъ дорогъ уже составляла около 20.000 верстъ; затѣмъ за послѣднія 30 лѣтъ постройка шла медленнѣе и къ 1894 году общее протяженіе составляло всего 31.541 верстъ [5]).

При громадной потребности въ дорогахъ, въ Англіи для ихъ постройки тотчасъ нашлись частные

---

[5]) См. Statistical abstracts of the United Kingdom за 1871—1894 г.г. London 1886—1895.

предприниматели, взявшіеся за постройку и эксплоатацію дорогъ безъ гарантіи правительства.

Примѣръ Англіи скоро нашелъ себѣ подражателей какъ въ Европѣ, такъ равно и въ Америкѣ; въ остальныхъ странахъ свѣта: въ Азіи, Африкѣ и Австраліи къ постройкѣ дорогъ приступили много позднѣе.

Прежде чѣмъ перейти къ разсмотрѣнію постройки дорогъ на континентѣ Европы, мы полагаемъ интереснымъ привести здѣсь нѣкоторыя данныя о стоимости и работѣ желѣзныхъ дорогъ въ Англіи.

Въ 1834 году, по собраннымъ въ свое время въ Англіи статистическимъ даннымъ [6]), въ Соединенномъ королевствѣ путешественниковъ было всего около 30 милліоновъ человѣкъ, грузовъ за то-же время какъ водой, такъ и на лошадяхъ, и желѣзныхъ дорогахъ было перевезено около 1.400 милліоновъ пудовъ. Въ 1865 году по открытымъ для движенія къ тому времени 20.000 верстамъ, дорогами было перевезено пассажировъ 252 милліона и грузовъ всякихъ наименованій 7.104 милліона пудовъ. Перевозка пассажировъ увеличилась такимъ образомъ въ 8 разъ, товаровъ, беря въ соображеніе водяную перевозку, въ 1865 году—въ еще большей степени.

За послѣднее время замѣчаются слѣдующія измѣненія: всего по желѣзнымъ дорогамъ нормальной колеи и по паровымъ городскимъ дорогамъ было перевезено пассажировъ по разовымъ билетамъ, не считая числа выданныхъ сезонныхъ билетовъ [7]):

---

[6]) См. Schreiber. Wien. 1887.

[7]) General Report of the Railways of the United Kingdom, for the year 1894. London 1895.

Года.	По дорогамъ нормальной колеи.		По паровымъ городскимъ дорогамъ.	
	Число верстъ, открытыхъ для движенія.	Число милліоновъ пассажировъ.	Число верстъ, открытыхъ для движен я.	Число милліоновъ пассажировъ.
1880	27.053	604	555	173
1885	28.918	697	1.223	365
1890	30.282	818	1.430	526
1894	31.541	911	1.471	617

При населеніи въ 38.786.053 [8]) жителей (въ 1894 г.) было продано билетовъ всего около 1.528 милліоновъ, такъ что на каждаго жителя въ Англіи приходилось около 40 поѣздокъ въ годъ, считая въ томъ числѣ стариковъ и дѣтей всякаго возраста.

Насколько велика была потребность въ Англіи въ желѣзныхъ дорогахъ, видно изъ того, что даже до открытія главныхъ желѣзно-дорожныхъ линій, англичанами, беря населеніе 1834 года, совершалось болѣе одной поѣздки на человѣка въ годъ. Быстрое передвиженіе дало населенію Англіи возможность совершать очень частыя поѣздки, несопряженныя съ потерей времени и всякими неудобствами.

Лондонскій купецъ, имѣющій дѣло въ Бирмингамѣ, до постройки дороги тратилъ 10—12 часовъ на поѣздку въ одну сторону. Въ настоящее-же время выѣхавъ утромъ и совершивъ свои торговыя сдѣлки въ Бирмингамѣ, Лондонскій житель къ вечеру можетъ быть дома.

Перевозка грузовъ по англійскимъ дорогамъ по истинѣ изумительна.

За послѣднія 20 лѣтъ было перевезено: въ 1880 году—14.589 милліон. пудовъ, въ 1885 году—15.953 милліон. пудовъ, въ 1890 году—18.792 милліон. пудовъ, въ 1894 году—20.116 милліон. пудовъ; въ

[8]) Statistical abstract of the United Kingdom 42-th Number.

этомъ числѣ было очень много каменнаго угля, руды и желѣза всякаго. Изъ 20 милліардовъ пудовъ, перевезенныхъ въ 1894 году, собственно на перевозку угля и желѣза падало 14,5 милліардовъ пудовъ, остальные 5,6 милліардовъ пудовъ составляли товары всякихъ наименованій.

Затраты на желѣзныя дороги въ Англіи были очень значительны вслѣдствіе дороговизны отчуждаемыхъ подъ желѣзныя дороги земель, вслѣдствіе прочности самой постройки и большаго числа паровозовъ и вагоновъ на дорогахъ.

Изъ открытыхъ для движенія въ 1894 году, 31.541 вер. желѣзныхъ дорогъ, половина имѣетъ 2—3—4 и даже 6 паръ рельсъ. Вслѣдствіе необходимости перевозить громадное число пассажировъ и благодаря усиленной перевозкѣ грузовъ, англичанамъ пришлось имѣть соотвѣтственный подвижной составъ.

Съ 1885 по 1894 годъ количество подвижнаго состава на англійскихъ дорогахъ измѣнилось слѣдующимъ образомъ:

Года.	Длина дорогъ верстъ.	Число паровозовъ.	На 10 верстъ дороги.	Число пассажирскихъ вагоновъ.	На 10 верстъ дороги.	Число багажныхъ вагоновъ.	На 10 верстъ дороги.	Число товарныхъ вагоновъ.	На 10 верстъ дороги.
1885	28918	15196	5,25	33568	11,64	12561	4,34	476326	164,71
1890	30282	16237	5,36	37068	12,24	13813	4,56	540578	178,51
1894	31541	18328	5,81	41500	13,16	16161	5,12	608079	200,80

Какъ видно изъ этихъ цифръ, англійская желѣзно-дорожная сѣть за 10 лѣтъ возросла очень мало, но за то численность подвижного состава на версту дороги увеличилась въ очень значительной степени. Увеличеніе замѣчается какъ въ числѣ локомотивовъ, такъ и въ числѣ пассажирскихъ, багажныхъ и то-

варныхъ вагоновъ. Англійскія дороги употребляютъ всѣ усилія, чтобы ускорить перевозки и чтобы достигнуть возможности, во всякое время, безъ задержки перевозить всѣ предъявляемые къ отправкамъ грузы.

Далѣе мы будемъ имѣть случай сравнивать численность подвижного состава на дорогахъ Соединеннаго Королевства съ таковымъ же на другихъ европейскихъ дорогахъ, здѣсь же приведемъ данныя о затратахъ на желѣзныя дороги въ Соединенномъ Королевствѣ.

Общія затраты на всю сѣть въ Англіи къ 1894 году составляли: 985,4 милліон. фунтовъ стерлинговъ или по курсу 9 руб. 40 коп. кред. за 1 фунтъ стерлинговъ около 9.263 милліон. рублей кред., что на версту открытаго пути съ подвижнымъ составомъ составляло по 293.670 рублей кред. Но не слѣдуетъ забывать, что половина дорогъ въ 2, 3, 4 и больше паръ рельсъ, при чемъ, какъ мы видѣли, дороги снабжены громаднымъ подвижнымъ составомъ.

Въ Англіи очень большихъ денегъ стоила покупка земель подъ дороги, такъ какъ желѣзно-дорожныя общества обязаны входить въ добровольныя соглашенія съ владѣльцами земель. Самая постройка полотна дороги сдѣлана очень прочно, почему поѣзда безъ всякаго риска могутъ ходить со скоростью 75 и даже 90 верстъ въ часъ. Тарифъ въ Англіи во многихъ случаяхъ выше, нежели у насъ, но за то быстрота доставки не оставляетъ желать ничего лучшаго. Существующіе спеціальные поѣзда для перевозки мяса, молока, рыбы передвигаются по англійскимъ дорогамъ съ одинаковою скоростью съ курьерскими поѣздами.

Желѣзно-дорожныя предпріятія въ Англіи даютъ умѣренный доходъ. Въ 1894 году общій валовой сборъ отъ перевозки пассажировъ и грузовъ составлялъ:

Отъ пассажирскаго движенія.	Отъ перевозки грузовъ.	Разнаго дохода дорогъ.	Всего.	На версту кред. руб.
Въ милліонахъ кредитныхъ рублей:				
343	408	42	793	25.142

Общіе расходы и расходы на версту пути составляли:

Ремонтъ и содержаніе пути.	Паровая сила, уголь, смазка паровозовъ.	Починка подвижнаго состава.	Расходы по службѣ движенія.	Общіе расходы.	Всего расходовъ	На версту кред. рублей.
Въ милліонахъ кредитныхъ рублей:						
71	118	37	138	80	444	14.077

Какъ видно изъ этихъ цифръ, чистый общій доходъ составлялъ въ 1894 году около 349 милліон. кредитныхъ рублей или на затраченный капиталъ въ 9.263 милліон. рублей, около 3,8% годовыхъ. Чистый доходъ на версту дороги былъ 11.065 руб.

Мы приводимъ среднія цифры для всего Соединеннаго Королевства и можемъ добавить, что въ Англіи есть дороги, приносящія 5 и больше % годовыхъ, но есть и такія, которыя не приносятъ никакого дохода.

Много слабѣе работаютъ дороги въ Ирландіи. Эксплоатаціонные расходы въ Соединенномъ Королевствѣ составляли 56% валоваго дохода.

Интересующихся болѣе подробными свѣдѣніями отсылаемъ къ подлинному англійскому отчету, здѣсь же можемъ еще добавить, что общій пробѣгъ пассажирскихъ поѣздовъ въ 1894 году составлялъ

около 270 милліоновъ верстъ, товарными поѣздами было пройдено 225 милліоновъ верстъ, смѣшанными— 5,5 милліоновъ верстъ, а всего всѣми поѣздами было пройдено свыше 500 милліоновъ верстъ.

Къ сожалѣнію въ Англійскихъ отчетахъ не имѣется данныхъ о среднемъ пробѣгѣ пассажировъ и грузовъ; всѣ расчеты у англичанъ составлены на поѣздомили, между тѣмъ какъ составы поѣздовъ могутъ быть очень различны.

Желѣзныя дороги на континентѣ Европы.

Теперь перейдемъ къ разсмотрѣнію постройки дорогъ на континентѣ Европы, гдѣ при болѣе дорогой стоимости желѣза, необходимаго дорогамъ, постройка таковыхъ шла медленно, при томъ и условія какъ политическія такъ и торговыя были иныя, чѣмъ въ Англіи.

Баронъ Веберъ [9]) въ своемъ изслѣдованіи желѣзно-дорожнаго дѣла на всемъ свѣтѣ говоритъ о постройкѣ дорогъ на континентѣ Европы слѣдующее: „При своемъ переходѣ на европейскій континентъ желѣзно-дорожное дѣло нашло прежде всего политическія, а затѣмъ и физико-географическія условія, значительно измѣнившія его задачу и физіономію. Цѣлый рядъ государствъ, приблизительно одинаковой силы, расположился здѣсь безъ разъединяющихъ естественныхъ границъ и частью съ весьма различными культурными условіями; а рядомъ съ ними извѣстное число маленькихъ и среднихъ государствъ съ однородными и притомъ высокими культурными условіями.

На всемъ европейскомъ котинентѣ желѣзная дорога, независимо отъ своихъ меркантильныхъ торговыхъ главныхъ цѣлей, превратилась въ сильное политико-военное средство воздѣйствія, которое по

---

[9]) №№ 33 и 34 Желѣзно-дорожнаго дѣла за 1886 г.

устройству, образованію, укомплектованію и администраціи, доджно было сооброзоваться и съ важными въ стратегическомъ отношеніи, географическими пунктами, съ наступательными и оборонительными средствами каждой страны; ему навязывались новыя обязанности въ отношеніи устройства и содержанія подвижнаго состава, мостовъ, станцій и другихъ сооруженій. Государства средней величины, концентрируя элементы своего существованія и слѣдуя примѣру Бельгіи, превратили свое желѣзно-дорожное дѣло въ достояніе государства, въ то время, когда великія государства, за исключеніемъ Пруссіи, передали эксплоатацію своихъ дорогъ послѣ различныхъ опытовъ почти исключительно частной предпріимчивости, оставляя за собою лишь значительную долю вліянія для охраненія государственныхъ интересовъ.

Такимъ образомъ развитіе всѣхъ континентальныхъ желѣзно-дорожныхъ системъ находилось подъ безпрерывнымъ вліяніемъ государственныхъ учрежденій, контролирующихъ и надзирающихъ въ полицейскомъ, военномъ и политическомъ отношеніяхъ, состоя почти въ полной отъ нихъ зависимости.

Консолидированный въ хозяйственномъ отношеніи въ теченіи столѣтій полуостровъ Франціи, умственная, меркантильная и административная жизнь которой группировалась около Парижа, какъ центра, организовалъ свою желѣзно-дорожную сѣть паутинообразно, посылая отъ этого города главныя линіи къ единственно открытой восточной границѣ и къ портамъ на сѣверо-западѣ и на югѣ. Желѣзно-дорожная карта ни одной страны свѣта еще не выразила въ географическомъ отношеніи такъ явственно ея внутреннія тенденціи, какъ французская.

Желѣзныя дороги во Франціи.

Подобно Англіи, желѣзно-дорожное дѣло Франціи, при своемъ появленіи на свѣтъ, нашло массу высоко развитыхъ умственныхъ силъ, практически подготовленныхъ на значительныхъ портовыхъ, рѣчныхъ, уличныхъ и иныхъ постройкахъ и на національной разработкѣ горныхъ богатствъ.

Первая желѣзная дорога, выстроенная во Франціи [10]) была направлена отъ Ст.—Этьенна въ Андрезье; концессія на эту дорогу была выдана въ 1823 г., эксплоатація же началась въ 1828 году, но движеніе производилось лошадьми.—Первый локомотивъ во Франціи появился лишь въ 1832 г.

За постройку дорогъ во Франціи принялись далеко не съ той энергіей какъ въ Англіи; не ощущалось еще потребности въ быстромъ передвиженіи, въ полезность дорогъ еще мало вѣрили, съ другой стороны во Франціи большія количества товаровъ перевозились и перевозятся водою, что при обиліи незамерзающихъ рѣкъ возможно въ теченіи цѣлаго года и обходится дешевле перевозки по желѣзнымъ дорогамъ; поэтому на затраты частныхъ капиталовъ на постройку дорогъ нельзя было расчитывать и правительству пришлось прійти на помощь частной предпріимчивости,

Къ 1845 году французская желѣзно-дорожная сѣть не превышала 896 верстъ, увеличившись за 10 лѣтъ къ 1855 году до 5260 верстъ и лишь въ самое послѣднее время французы проявили наибольшую энергію при постройкѣ дорогъ, доведя свою сѣть къ 1894 году до 37.101 версты, [11]) считая въ томъ числѣ 33.546 верстъ дорогъ общаго пользованія, 208 верстъ частныхъ дорогъ и 3347 верстъ до-

---

[10]) La France èconomique, par Alf de Foville Paris 1890.

[11]) Annuaire Statisrique qe la France Paris 1894.

рогъ, имѣющихъ лишь мѣстное значеніе. (Chemins de fer d'intérêt local). Въ постройкѣ во Франціи въ послѣднее время находилось 7.720 верстъ, изъ которыхъ 6.968 верстъ было дорогъ общаго пользованія, 47 верстъ частныхъ вѣтвей и 705 верстъ дорогъ мѣстнаго значенія.

Что касается до стоимости французскихъ желѣзныхъ дорогъ, то отчеты имѣются по сѣти въ 33.509 верстъ къ концу 1893 года.

Общія суммы, затраченныя на устройство приведеннаго протяженія французскихъ дорогъ, составляли 5698.5 милліоновъ рублей кредитныхъ или по 170.060 рублей кред. на версту.

Свѣдѣнія о подвижномъ составѣ французскихъ желѣзныхъ дорогъ имѣются за 1892 годъ, къ концу котораго, на сѣть въ 33017 верстъ дорогъ общаго пользованія (данныя о частныхъ дорогахъ и о дорогахъ мѣстнаго значенія въ статистическомъ сборникѣ по Франціи не опубликованы), французы имѣли 9747 паровозовъ или по 2,85 паровоза на 10 верстъ пути, пассажирскихъ вагоновъ имѣлось на сѣти 23.917 или по 7,24 на 10 верстъ, багажныхъ 12.236 вагоновъ или по 3,7 на 10 верстъ, товарныхъ 251.333 вагоновъ, или до 76,82 вагоновъ на 10 верстъ.

Общее число всѣхъ перевезенныхъ по французской сѣти пассажировъ въ 1892 году составляло: 288 милліоновъ, по дорогамъ мѣстнаго пользованія 17 милліоновъ; такимъ образомъ на каждаго француза приходилось по 8 поѣздокъ въ годъ. Средній пробѣгъ 1 пассажира составлялъ 30 верстъ. Количество перевезеннаго товара доходило до 5934 милліоновъ пудовъ по главной сѣти и до 205 милліоновъ пудовъ по дорогамъ мѣстнаго значенія. Средній пробѣгъ 1 пуда груза во Франціи составлялъ около 119 верстъ.

Общій доходъ по французской сѣти, на дорогахъ общаго пользованія, доходилъ въ 1893 году до 433.6 милліоновъ рублей кред., въ 1894 году—442 милліона руб. кред. или на среднюю эксплоатаціонную длину дорогъ въ эти года валовой доходъ на версту составлялъ въ 1893 году по 13.287 рублей кред., въ 1894 году:—13.374 рублей кред.

Приблизительный расходъ на версту составлялъ 7615 рублей кред. Расходъ составлялъ 57% общаго валоваго сбора.

Средній доходъ французскихъ желѣзныхъ дорогъ составлялъ 3½% годовыхъ. Желѣзно-дорожныя облигаціи во Франціи приносили 3% годовыхъ, раньше выпущенныя давали 4%.

Французская желѣзно-дорожная сѣть перевозила, какъ мы видѣли, меньшее количество грузовъ, нежели англійская, но не надо забывать, что во Франціи рѣки и каналы играютъ большую роль въ смыслѣ транспортированія грузовъ. По рѣкамъ и каналамъ во Франціи за послѣдніе 2 отчетныхъ года 1892 и 1893 было перевезено около 1500 милліоновъ пудовъ всякихъ грузовъ съ приблизительнымъ пробѣгомъ въ 274 версты.

Желѣзныя дороги въ Германіи.

Въ Германіи, гдѣ инженерное искусство стояло много ниже, нежели въ Англіи и Франціи, вслѣдствіе отсутствія тамъ какихъ либо значительныхъ портовыхъ, рѣчныхъ, уличныхъ и другихъ построекъ и гдѣ при томъ желѣзодѣлательная промышленность была мало развита, не было благопріятной почвы для быстраго развитія желѣзно-дорожной сѣти. Съ другой стороны политическая разрозненность Германіи до 1871 года лишала желѣзно-дорожную политику въ этомъ государствѣ того единства, которое замѣчалось въ Англіи и Франціи. Впослѣдствіи оказа-

лось, что отсутствіе централизаціи въ Германіи имѣло свою хорошую сторону, такъ какъ благодаря этому обстоятельству мѣстные интересы были приняты въ соображеніе и Германія получила желѣзно-дорожную сѣть, превосходящую по цѣльности выполненія и производительности всѣ другія.

Меньшее благосостояніе страны сравнительно съ Англіей и Франціей, длинное протяженіе дорогъ съ сравнительно слабымъ движеніемъ, заставили Германію обратить вниманіе на болѣе экономную ихъ постройку. Это условіе въ Германіи и было достигнуто, благодаря достаточному количеству лѣсовъ и усиленію желѣзодѣлательной промышленности.

Между государствами континента Европы Германія есть та страна, въ которой физическая географія имѣла наименьшее вліяніе на желѣзно-дорожную физіономію. Съ другой стороны политическая географія дала свой отпечатокъ какъ внутреннему содержанію, такъ и внутреннему облику ея желѣзнодорожной системы.

Германія не имѣетъ охраняющихъ ее естественныхъ границъ, въ какомъ-бы то ни было направленіи, и окружена съ трехъ сторонъ могущественнѣйшими сосѣдями.

Военно-политическая точка зрѣнія, говоритъ баронъ Веберъ въ своемъ изслѣдованіи, о которомъ мы уже упоминали, пріобрѣла въ Германіи болѣе важное значеніе, чѣмъ гдѣ-бы то нибыло, при выборѣ направленій, оборудованіи дорогъ, конструкціи подвижного состава и станцій. Государство признало необходимымъ взять въ свои руки управленіе важнѣйшими военно-политическими линіями въ главныхъ ихъ направленіяхъ и, вступая въ тоже время въ руководительство экономической политикой сооб-

щеній, не лишило торговыя сообщенія жизненнаго ихъ элемента конкурренціи, сохранивъ преимущества взаимодѣйствія государственныхъ институтовъ и частной промышленности.

Желѣзно-дорожная сѣть Германіи возрастала почти съ одинаковой быстротой, какъ и въ Англіи. За 30 лѣтъ, съ 1845 по 1875 годъ [12]) общая длина дорогъ Германіи увеличилась въ 13 разъ (съ 2 на 26 тысячъ верстъ). За 20 лѣтъ, съ 1875 по 1894 годъ, германская желѣзно-дорожная сѣть уже дошла до 40.777 верстъ, обошедшіяся въ 11 милліардовъ марокъ или около 5073,5 милліоновъ рублей кредитныхъ, что равняется 124.424 рублямъ кредитнымъ на версту, причемъ стоимость подвижного состава, въ томъ числѣ, составляла:

	Общая стоимость милліоновъ кред.	Стоимость на версту дороги кредит.
	Число:	рублей.	рублями.
Паровозовъ	15715	310	7605
Пассажирскихъ вагоновъ	29675	118	2889
(число осей 66.822).			
Багажныхъ и товарныхъ вагоновъ	314.409[13])	423	10.374[14])
(число осей 640.028).			
Почтовыхъ вагоновъ .	1966	?	?

На 10 верстъ пути приходилось: 3,85 паровозовъ 7,28 пассажирскихъ вагоновъ и 77,10 товарныхъ вагоновъ.

Стоимость одного паровоза съ тендеромъ въ Германіи составляла, въ среднемъ по 19.735 руб-

12) Statistische Jahrbücher des Deutschen Reichs. Berlin 1886—1895

13) Въ томъ числѣ 7205 багажныхъ вагоновъ, 90.144 крытыхъ товарныхъ, 211.369 платформъ и 5691 вагоновъ для перевозки скота.

14) Band XIII der Deutschen Eisenbahn-Statistik. Berlin 1895.

кред., одного пассажирскаго вагона 3970 руб. кредит- 1 товарнаго вагона 1345 руб. кред. На версту дороги подвижной составъ обошелся свыше 20.000 рублей.

Пассажировъ въ Германіи на всѣхъ дорогахъ въ 1894 году было перевезено 521,5 милліоновъ, среднее разстояніе, пройденное въ Германіи каждымъ пассажиромъ, составляло около $22^1/_2$ верстъ, т. е. меньше чѣмъ во Франціи. Товаровъ было перевезено всего 14.785 милліоновъ пудовъ, т. е. въ $2^1/_2$ раза больше чѣмъ во Франціи, пробѣгъ же 1 пуда товара составлялъ около 95 верстъ.

Валовой доходъ отъ пассажирскаго движенія равнялся въ 1894 году: 177 милл. рублей кред., т. е. 4340 руб. на версту, товарное движеніе (включая доходы отъ отдачи земель, принадлежавшихъ желѣзнымъ дорогамъ въ аренду и другія статьи дохода, не связанныя съ движеніемъ), дало 469 милл. рублей кред. или около 11.501 руб. кред. съ версты; общій валовой доходъ составилъ 646 милл. руб. кред. или 15.841 руб. кред. на версту. Въ тоже самое время общіе расходы составили 387 милл. руб. кред (9490 руб. кред. на версту), такимъ образомъ чистый доходъ доходилъ до 259 милл. руб. кред. или 6351 руб. кред. на версту.

На затраченный капиталъ чистый годовой доходъ нѣмецкихъ желѣзныхъ дорогъ составлялъ нѣсколько болѣе 5%.

Развитію каменноугольной и желѣзодѣлательной промышленности Германія обязана исключительно желѣзнымъ дорогамъ, потому что безъ дешеваго способа передвиженія эти массовые грузы не могли-бы быть перевозимы.

Достойно вниманія, что одновременно съ устройствомъ рельсовыхъ путей, Германія затрачивала

громадныя суммы на регулированіе и углубленіе рѣкъ и на устройство каналовъ.

Желѣзныя дороги въ Австро-Венгріи.

Австріи и Швейцаріи, вслѣдствіе условій физичейской географіи, пришлось разрѣшить двѣ величайшихъ задачи въ области желѣзнодорожнаго дѣла.

Альпы и Карпаты пересѣкаютъ Австро-Венгерскую имперію по всей ея длинѣ, отдѣляя государство отъ его единственнаго прибрежья, его единственно значительнаго и множества маленькихъ портовъ на Адріатическомъ морѣ.

„Пришлось рѣшиться на трассировку (см. изслѣдованіе Барона Вебера) горныхъ дорогъ съ неслыханными до тѣхъ поръ и считавшимися невозможными подъемами; пришлось создать настоящій горный паровозъ, физіономія котораго обусловлена поворотливостью, разстояніемъ между колесами, гибкостью или краткостью паровоза или его рамы на шарнирахъ, передвижными осями и величиною парового генератора, цилиндромъ, діаметромъ колесъ и вѣсомъ, дозволяющихъ переходъ черезъ Земмерингъ, Тоблихъ, Бреннеръ, Капелла, Предила и восточные Карпаты какъ для перевозки грузовъ, такъ и для спѣшныхъ поѣздовъ“.

Въ Венгріи постройка дорогъ не встрѣтила упомянутыхъ затрудненій, но въ Австріи быстрое сооруженіе рельсовыхъ путей несомнѣнно тормозилось ея географическими особенностями.

Съ 1865 по 1875 г. въ Австро-Венгріи замѣчается быстрое увеличеніе желѣзно-дорожной сѣти. За этотъ періодъ длина дорогъ возрасла на 10.000 верстъ, достигнувъ въ 1894 г. 26.973 верстъ, ([15] и [16]) (не

[15]) Ungariches Statistisches Jahrbuch. Budapest 1895.

[16]) Oesterreichisches Statistisches Handbuch. Wien 1895.

считая дорогъ, выстроенныхъ Австрійцами въ Босніи и Герцоговинѣ и не считая узкоколейныхъ дорогъ).

Въ Австріи стоимость постройки 14.968 верстъ, открытыхъ для движенія въ 1893 г., составляла 2.975 милл. гульденовъ, что по курсу 93,75 коп. кред.=1 гульдену, составляла 2.789 милл. руб. кред.: такимъ образомъ верста желѣзной дороги стоила 186.329 руб. кред., т. е. дороже стоимости дорогъ въ Германіи или Франціи.

Венгерская сѣть, составлявшая въ 1893 году 11.786 вер., обошлась въ 989,6 милл. гульденовъ или въ 927,8 милл. кред. рубл., на версту дороги это составляетъ по 78.720 руб. кр., въ томъ числѣ путь и зданія обошлись въ 797 милл. рублей или по 67.664 руб. кр. на версту, подвижной составъ стоилъ на версту по 11.056 руб. кред. Выпущенныя въ обращеніе акціи и облигаціи желѣзныхъ дорогъ, по суммѣ, составляли гораздо больше дѣйствительной стоимости дорогъ, такъ какъ и акціи и облигаціи при подпискѣ были выпущены по цѣнѣ много ниже номинальной.

Облигаціонный и акціонерный капиталы въ Венгріи превышали строительный на 258,2 милл. гульденовъ=242 милл. руб. кред., что составитъ расходовъ по реализаціи капиталовъ на версту дороги по 20.537 рубл.

Численность подвижного состава въ Венгріи и Австріи составляла въ 1893 г.:

	Всего было открыто дорогъ верстъ.	Число паровозовъ	На 10 вер. дороги.	Число пассажирскихъ вагоновъ.	На 10 вер. дороги.	Число товарныхъ вагоновъ.	На 10 вер. дороги.
Австрія.	14.968	4.237	2,83	8.936	6,0	98.687	63,93
Венгрія.	11.786	1.954	1,66	3.834	3,25	47.239	40,08

Какъ видно изъ этихъ цифръ, Австро-Венгерскія желѣзныя дороги гораздо хуже обслужены подвижнымъ составомъ, нежели дороги раньше приведеныхъ трехъ государствъ.

Введенный на австро-венгерскихъ дорогахъ такъ называемый поясной тарифъ (Zonentarif), удешевивъ въ громадной степени стоимость проѣзда на большія разстоянія, привлекъ массу пассажировъ, число которыхъ шло ежегодно увеличиваясь, а именно было перевезено:

Года.	Въ Венгріи. въ тысячахъ.	Въ Австріи. въ тысячахъ.
1888	14.147	59.877
1889	18.990	63.965
1890	29.161	74.924
1891	35.886	84.957
1892	41.079	92.074
1893	45.582	97.305

Съ 74 милл. пассажировъ въ 1888 году общее ихъ число увеличилось до 143 милл. въ 1893 г.; средняя поѣздка однаго пассажира въ Венгріи составляла 49 вер. въ 1888 г. и 38 верстъ въ 1893 г., точно также сократился и пробѣгъ одного пассажира и въ Австріи: въ 1888 г. онъ составлялъ 36½ верстъ, въ 1893 г.—33 ¾ версты.

Пониженіе венгерскихъ пассажирскихъ тарифовъ послѣдовало, не только на большія, но и на короткія разстоянія, начавшись съ 10-й версты [17]), поэтому послѣдовало, вслѣдъ за введеніемъ пониженныхъ тарифовъ, увеличеніе поѣздокъ на всѣ разстояніи. Тогда какъ въ Венгріи число пассажировъ утро-

[17]) Le tarif par zones pour le transport des voyageurs en Hongrie par A Mange. Paris 1892.

илось, въ Австріи оно увеличилось приблизительно лишь на 63%.

Перевозка товаровъ въ Австро-Венгріи довольно значительна; за послѣднія 6 лѣтъ были перевезены слѣдующія количества:

Года.	Венгрія.	Австрія.
	Милліоны пудовъ.	
1888	1.380	4.386
1889	1.462	4.825
1890	1.571	5.147
1891	1.695	5.158
1892	1.811	5.202
1893	2.136	5.545

Прибѣгъ 1 пуда груза въ Австріи составлялъ 86 верстъ, въ Венгріи 112½ верстъ.

Тогда какъ пассажирское движеніе въ Австро-Венгріи значительно уступаетъ французскому, товаровъ въ Австро-Венгріи въ 1893 г. было перевезено больше чѣмъ по всей французской сѣти.

Валовой доходъ Австро-Венгерскихъ дорогъ возрастаетъ постоянно, хотя довольно медленно. Чтобы судить объ этомъ, считаемъ небезъинтереснымъ привести здѣсь данныя о валовыхъ сборахъ и расходахъ за послѣдніе годы:

	Валовой доходъ.		Расходы эксплоатаціи.		Чистый доходъ.	
Года.	Австрія.	Венгрія.	Австрія.	Венгрія.	Австрія.	Венгрія.
	Въ милліонахъ рублей кредитныхъ.					
1888	204	76	108	38	96	38
1889	218	77	114	37	104	40
1890	228	81	123	40	105	41
1891	217	84	125	43	92	41
1892	211	88	124	46	87	42
1893	226	96	128	50	98	46

Изъ общаго валоваго дохода дорогъ на долю дохода отъ пассажирскаго движенія въ Австріи приходилось 44 милл. руб. кред. въ 1888 г., 48 милл. рубл. въ 1893 г. Въ Венгріи валовой доходъ отъ пассажирскаго движенія возросъ съ 14,8 милл. руб. кред. въ 1888 г. на 22,5 милл. руб. въ 1893 г. (валовой сборъ возвысился на 52%, число пассажировъ на 222%), такимъ образомъ въ Австріи въ 1888 г. пассажирское движеніе дало 21,5% общаго валоваго дохода, въ 1893—21,2%; въ Венгріи доходъ отъ пассажировъ составлялъ въ 1888 г.: 19,5% общаго валоваго дохода, въ 1893 г.—23,5%.

Тогда какъ въ Венгріи чистый доходъ отъ дорогъ постоянно возвышался, въ Австріи замѣчалось большое колебаніе какъ въ расходахъ, такъ равно и въ валовыхъ доходахъ, вслѣдствіе чего измѣнялся и чистый доходъ: на версту эксплоатируемыхъ дорогъ въ 1893 г., валовой доходъ отъ пассажирскаго движенія составлялъ 3.207 рубл., отъ товарнаго—11,892 руб.; расходы на версту въ Австріи доходили до 8.552 руб., такъ что чистый доходъ составлялъ 6.547 руб. на версту; расходъ составлялъ 57% валоваго сбора.

Въ Венгріи въ 1893 г. валовой сборъ отъ пассажирскаго движенія составлялъ 1.909 кред. руб. съ версты (на открытую для движенія въ 1888 г. сѣть желѣзныхъ дорогъ въ Венгріи въ 9.874 версты, валовой доходъ отъ пассажирскаго движенія за этотъ годъ составилъ около 1.500 руб. кред. на версту), отъ товарнаго движенія 6.236 руб. кр., расходы же доходили до 4.242 руб. на версту или 52% общаго воловаго сбора.

На акціонерный и облигаціонный желѣзнодорожные капиталы (много выше затратъ на устройство

дороги) выручаемая въ Австріи прибыль составляла въ среднемъ 3,5% въ годъ, въ Венгріи 4%, при этомъ по многимъ дорогамъ акціонеры не получали никакаго дохода.

Желѣзныя дороги въ Швейцаріи.

Мы говорили о тѣхъ затрудненіяхъ, какія Австрійцы встрѣтили при развитіи своей желѣзно-дорожной сѣти, но еще болѣе препятствій для успѣшной постройки желѣзныхъ дорогъ существовало въ Швейцаріи и поэтому желѣзно-дорожная сѣть въ этомъ государствѣ увеличивалась лишь медленно.

Главная задача швейцарскихъ желѣзныхъ дорогъ состояла въ привлеченіи большаго числа туристовъ: товарное движеніе на швейцарскихъ дорогахъ имѣетъ менѣе значенія, поэтому были употреблены всѣ усилія для доставленія пассажирамъ возможности достигать наиболѣе недоступные пункты. На многихъ дорогахъ, какъ напр.: на Риги, Гейденбергѣ и др. были введены зубчатые паровозы. Къ 1894 г. Швейцарская желѣзно-дорожная сѣть была доведена до 3.201 вер. ([18] и [19]), конечно считая въ томъ числѣ и узкоколейныя желѣзныя дороги.

Швейцарская желѣзно-дорожная сѣть, какъ мы уже говорили, была главнымъ образомъ приспособлена для пассажирскаго движенія. Движеніе это стоитъ большихъ жертвъ. Изъ общей суммы, приносимой имъ странѣ, плата за провозъгрузовъ по дорогамъ составляетъ лишь наименьшую часть.

По имѣющимся даннымъ, имѣлось 815 паровозовъ къ 1891 г. [20]) на сѣти въ 2.704 вер., товарныхъ вагоновъ имѣлось 10.280, пассажирскихъ 2.188. По

---

[18]) Annuaire Statistique de la Suisse 5-e année 1895. Bern 1896.

[19]) Stahl und Eisen. Iuni 15 1895.

[20]) Annuaire Statistique de la Suisse 3-e année 1893.

всей швейцарской сѣти въ 1891 г. было перевезено 30.942,162 пассажировъ со среднимъ пробѣгомъ въ 21 версту. Товаровъ было перевезено за тоже время около 580 милл. пуд. съ пробѣгомъ 1 пуда въ 56 верстъ. Перевозка скота доходила до 969.859 штукъ. Въ 1893 году число паровозовъ сѣти въ 3.136 верстъ составляло 923, пассажирскихъ вагоновъ имѣлось 2.381, товарныхъ 11.198.

Финансовые результаты швейцарскихъ желѣзныхъ дорогъ нельзя назвать особенно блестящими, хотя пассажирское движеніе очень значительно и плата за перевозку очень высока. Каждый пассажиръ въ среднемъ въ 1891 году платилъ по 41,62 коп. за 21 версту, т. е. около 2 коп. съ версты. Средній товарный тарифъ составлялъ 1/17 коп. съ пуда и версты. Общій доходъ отъ пассажирскаго и товарнаго движенія въ 1891 г. составилъ 33,8 милл. рубл. кред., расходы доходили до 20,4 милл. кред. рубл. (расходы составляли около 60% валового дохода), чистый сборъ составилъ 13,4 милл. руб. кред. на затраченный капиталъ въ 388,2 милл. руб. или около 3,4%. За 1893 г. результаты получились почти одинаковые. Стоимость построенныхъ къ 1893 г.: 3.136 верстъ дорогъ, составляла, какъ мы видѣли, 388,2 милл. рублей или 123.800 руб. кред. на версту. Средній валовой сборъ доходилъ до 12.500 руб. кр. съ версты, эксплоатаціонные расходы—7.544 руб. на версту. Здѣсь небезъинтереснымъ является привести данныя о С. Готардской желѣзной дорогѣ. Эксплоатаціонная длина этой дороги 249 верстъ съ тонелемъ около 14 верстъ длины [21]). Вся дорога обошлась въ 381.673 руб. [22]) съ версты.

---

[21]) Uom rollenden Flügelrad von A. Schweiger—Lerchenfeld Wien 1894.

[22]) Studie über Schweizerische Eisenbahnfragen Heft 27. Zürich 1895.

Валовой доходъ С. Готардской дороги составлялъ въ 1884 году 14.561 руб. кред. на версту, въ 1893 году 21.526 руб. кред.; расходы составляли приблизительно отъ 5000 до 10.436 руб., чистый доходъ— 6.561 до 11.090 рубл. съ версты.

Акціи С. Готардской желѣзной дороги въ 1884 г. стоили 545 франк., въ 1893 г. онѣ поднялись до 823 фр. Доходъ составилъ 2,5% въ 1884 и 2,9% въ 1893 году.

Въ расходы эксплоатаціи вносились ежегодно суммы на погашеніе стоимости дороги. Число пассажировъ, проѣхавшихъ по С. Готардской дорогѣ въ 1893 г. составило 1.492196 съ пробѣгомъ въ 44 версты.

Желѣзныя дороги въ Италіи.

Итальянская желѣзно-дорожная сѣть увеличивалась безъ большихъ скачковъ, довольно правильно, достигнувъ къ концу 1894 г. 13.937 верстъ [23]). Подобно швейцарскимъ и итальянскія желѣзныя дороги болѣе приспособлены для перевозки пассажировъ, чѣмъ массовыхъ грузовъ, предпочитающихъ болѣе дешевый водяной путь.

Желѣзныя дороги въ Италіи проведены близь Адріатическаго, Тарентскаго и Лигурійскаго морей съ нѣкоторыми соединительными вѣтвями черезъ Аппенины, сообщая собою взаимно четырнадцать портовъ и находясь въ безпрерывной конкурренціи съ моремъ.

Итальянскіе статистическіе ежегодники постоянно запаздываютъ, а потому мы къ сожалѣнію можемъ дать лишь довольно старыя свѣдѣнія.

Къ концу 1889 г. [24]), на сѣть въ 11.961 версту, итальянцы всего имѣли 2.665 паровозовъ или 2,23

---

23) Annuario Statistico Italiano Roma 1896 г.

24) Annuario Statistico Itäliano. Roma 1893 г.

паровоза на 10 верстъ, пассажирскихъ вагоновъ было 7.942, т. е. 6,64 вагоновъ на 10 верстъ, товарныхъ 45.900 или 38,37 вагоновъ на 10 верстъ.

По всей сѣти въ 1889 г. проѣхало всего пассажировъ 50.989457 съ пробѣгомъ 41,5 верстъ, перевозка товаровъ большой скорости, а также багажа, доходила до 33,9 милл. пудовъ съ пробѣгомъ въ 109 вер., товаровъ со среднею скоростью было перевезено 21,3 милл. пудовъ на разстояніи 266 верстъ, кромѣ того большою скоростью перевозился скотъ всякій. Перевозка малою скоростью въ 1889 г. достигала 994 милл. пудовъ съ пробѣгомъ въ 104 версты.

Къ концу 1890 г. на сѣть въ 12.282 версты въ Италіи было всего 2.763 паровозовъ, 8.187 пассажирскихъ вагоновъ, 48.050 товарныхъ вагоновъ.

Перевозка пассажировъ и грузовъ была почти та же что и въ предъидущемъ году.

Общая стоимость итальянской сѣти къ 30 Іюня 1890 г. для 12.050 верстъ была 1.587,6 милл. р. кред. или 131.751 р. на версту.

Доходъ общей сѣти въ 1889 г. составилъ 95,5 милл руб. кред., расходы около 63,1 милл. руб., чистый доходъ не превышалъ 32,4 милл. руб. или около 2% на затраченный капиталъ. На версту, валовой доходъ составлялъ около 8.000 руб., расходъ около 5.275 руб., такимъ образомъ расходъ поглощалъ 66% валоваго дохода.

При сравнительно бѣдномъ населеніи доходъ итальянской сѣти не могъ быть великъ, расходы-же по постройкѣ дорогъ въ гористыхъ мѣстностяхъ естественно должны были быть значительны. Пассажиръ платилъ въ Италіи въ среднемъ 1,76 коп. кред. съ версты, товаръ малой скорости перевозился по среднему тарифу въ 1/25 коп. съ пуда и версты.

Испанія, приступившая къ постройкѣ дорогъ лишь въ началѣ 50-хъ годовъ, къ 1865 г. увеличила свою сѣть до 4.000 верстъ, затѣмъ въ теченіи 30-ти лѣтъ длина всѣхъ испанскихъ дорогъ была доведена до 10.719 верстъ (конецъ 1894 г.). Въ Испаніи дороги построены частными обществами съ гарантіей правительства.

Желѣзныя дороги въ Испаніи.

Въ Швеціи до 1855 г. было открыто для общаго пользованія лишь 35 верстъ желѣзныхъ дорогъ; собственно съ тѣхъ поръ и началась въ этомъ государствѣ болѣе оживленная постройка. Къ концу 1893 г. [25]) сѣть дорогъ въ Швеціи достигла 8.296 верстъ, причемъ $^2/_3$ дорогъ построены колеей въ 1,435 метр., остальныя въ 1,217 м., въ 1,188 м., въ 1,093 м., въ 0,891 м. и въ 0,600 м.

Желѣзныя дороги въ Швеціи.

Швеція, имѣвшая къ концу 1893 г. 2.734 вер. казенныхъ и 5.562 версты частныхъ, всего 8.296 вер. желѣзныхъ дорогъ, имѣла на всѣхъ дорогахъ: 962 паровоза или 1,16 паровозовъ на 10 верстъ, пассажирскихъ вагоновъ было 2.070 или 2,5 вагона на 10 верстъ, товарныхъ 22.403 или 27 вагоновъ на 10 вер.

Изъ частныхъ дорогъ $^1/_3$ была узкой колеи въ 0,600 м., 0,802 м. до 1,217 м. Средняя стоимость частныхъ дорогъ въ Швеціи, съ подвижнымъ составомъ составляла 28.792 руб. кред. на версту (1 крона=52 коп. кред.), причемъ дороги разныхъ колей съ подвижнымъ составомъ обходились, судя по мѣстности, черезъ которыя онѣ проходили, очень различно. Такъ, дороги колеей въ 0,600 м. обошлись въ 7.734 руб. и въ 16.029 руб. кр. верста. Двѣ небольшія дороги въ 80 и 45 верстъ съ колеей въ 0,802 м. (вѣсъ рельсъ 12 килогр. въ метрѣ), обошлись въ 11.624 и въ 15.851 руб. верста.

---

25) См. Sveriges officiela Statistik. Stockholm 1895.

Дороги съ колеей въ 1,435 м. также обходились очень различно, судя по мѣстностямъ, черезъ которыя онѣ были проведены; въ гористыхъ мѣстностяхъ, гдѣ имѣется много земляныхъ работъ, постройка конечно обходится дороже, нежели въ мѣстностяхъ ровныхъ. Постройка одной версты съ подвижнымъ составомъ на наши кредитные рубли, обходилась отъ 11.339 руб. до 66.191 р., послѣдняя цифра наиболѣе высокая. Казенныя дороги въ среднемъ обошлись въ 54.635 руб. кред. за версту, валовой доходъ на среднюю эксплоатаціонную длину въ 1893 году (2648 верстъ) составлялъ 4.521 р. кред. на версту, расходы на версту составляли по 3.227 р. кр. или 71,4% общаго валоваго дохода. Доходъ отъ казенныхъ дорогъ въ 1893 г. составилъ 2,46% на затраченный капиталъ.

Число перевезенныхъ по Шведской сѣти пассажировъ по казеннымъ и частнымъ дорогамъ въ 1892 г. составляло около 14 милл. человѣкъ, грузовъ малой скорости было перевезено всего около 690 милл. пуд.; пробѣгъ пассажира по частнымъ дорогамъ составлялъ въ среднемъ 21 вер., по казеннымъ 41 вер., пробѣгъ 1 пуда груза по частнымъ дорогамъ составлялъ 40 вер., по казеннымъ 85 вер.

Валовой сборъ по частной сѣти на версту дороги доходилъ до 2.751 р. кр., расходы по 1.539 р. или около 55,8% общаго валоваго дохода. Приблизительная стоимость частныхъ желѣзныхъ дор. въ Швеціи была около 160 милл. руб. кред., казенныя желѣзныя дороги обошлись въ 149,4 милл. кр. руб.

Желѣзныя дороги въ Бельгіи.

Бельгія очень быстро отстроила свою желѣзнодорожную сѣть и съ 1880 г., какъ видно изъ таблицы № 1 (въ приложеніяхъ), постройка дорогъ въ Бельгіи идетъ медленно. За 13 лѣтъ (съ 1880 г. по

1893 г.) было открыто для общественнаго пользованія новыхъ дорогъ всего 474 версты. Къ 1894 г. длина дорогъ въ Бельгіи была 4.432 версты [26]).

Въ Бельгіи въ 1893 г. 3.047 верстъ принадлежало казнѣ, 1.385 верстъ частнымъ обществамъ. Отчеты въ Бельгійскихъ статистическихъ ежегодникахъ, а также въ Archiv für Eisenbahnwesen (№ 3 за 1895 годъ), имѣются лишь по казенной сѣти.

Общая стоимость постройки дорогъ съ процентами на капиталъ во время постройки, но не считая подвижнаго состава, составляла 405,5 милл. рублей кред., общая стоимость подвижнаго состава доходила до 107,6 милл. руб. кр. Путь и зданія стоили на версту дороги 133.073 руб. кред., подвижной составъ 35.320 р. кред.

На казенной сѣти Бельгіи было 2.105 паровозовъ по 6,90 на 10 верстъ, 48.825 пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ или по 160 вагоновъ на 10 вер.

На частныхъ дорогахъ имѣлось 561 паровозовъ или 4,05 на 10 верстъ и пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ 14.670 или 106 вагоновъ на 10 верстъ. Стоимость частныхъ дорогъ въ точности неизвѣстна, по крайней мѣрѣ объ этомъ не имѣется отчетовъ.

Всѣхъ пассажировъ и товаровъ малой и большой скорости по частнымъ и казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ въ Бельгіи было перевезено въ 1893 г.

	По частн. дорогамъ.	По казен. дорогамъ.	Всего.
Пассажировъ милл. . . .	21,2	70,0	91,2
Багажа и товара большой скорости милл. пуд. .	7,7	24,2	31,9
Товаровъ малой скорости милл. пудовъ . . .	949,9	1.718,1	2.668

26) Annuaire Statistique de la Belgique 25-e année 1894.

Кромѣ того были большія отправки скота, не могущія быть показанными за отсутствіемъ однообразной статистики по всей сѣти. Всѣми поѣздами въ Бельгіи на казенной сѣти было сдѣлано всего 38.3 милл. верстъ, по частной сѣти 10,3 милл. вер. всего всѣми поѣздами бельгійской сѣти было сдѣлано 48,6 милліоновъ верстъ.

Валовой доходъ по Бельгійской казенной сѣти составилъ въ 1893 г. 54,6 милл. руб. кр., расходы доходили до 30,7 милл. руб., чистый доходъ 23,9 милл. руб. или 4,66% на затраченный капиталъ.

На версту дороги валовой доходъ составлялъ 17.919 руб., расходъ 10.075 р. или 56% общей выручки.

По частнымъ желѣзнымъ дорогамъ доходъ составлялъ 15,4 милл. р. кред., расходъ 7,5 милл. руб. Валовой доходъ на версту былъ 11.119 руб., расходъ на версту 5.415 р. или 48,7% валоваго сбора.

При населеніи въ 6.262.272 жителей (1893) каждый человѣкъ совершалъ по 14 поѣздокъ въ годъ.

Желѣзныя дороги въ Голландіи.

Въ Голландіи постройка дорогъ шла также успѣшно, какъ и въ Бельгіи; дальнѣйшее удлиненіе сѣти идетъ медленно. Къ 1894 г. общая сѣть безъ Люксембурга доходила до 2.493 верстъ [27]).

Подвижнымъ составомъ голландскія желѣзныя дороги обслужены менѣе хорошо.

4 главныхъ компаніи въ Голландіи, владѣющія также желѣзными дорогами въ Люксембургѣ, имѣли въ 1893 г. сѣть длиною въ 2.770 вер.; на этой сѣти число паровозовъ доходило до 807 или 2,19 на 10 верстъ, пассажирскихъ вагоновъ было 2.076—7,5 на 10 верстъ, товарныхъ вагоновъ—11.383 или 41,09 на 10 верстъ.

---

27) Iaarcijfers. Gravenhage. 1895.

Устройство Голландской казенной желѣзно-дорожной сѣти въ 1.461 вер. къ 31 Декабря 1893 г. обошлась въ 206.5 милл. кред. руб., а именно, было израсходовано:

	Всего 1000 р. кр.	На версту дороги руб. кредитн.
На наблюденіе за работами . . .	1.684	1.153
„ отчужденіе земель	28.383	19.427
„ невелированіе	28.827	19.731
„ искусственныя сооруженія . .	39.259	26.872
„ устройство пути.	33.946	23.235
„ „ переѣздовъ черезъ дор.	4.632	3.170
„ „ станцій	23.157	15.850
„ „ домовъ для линейныхъ сторожей.	2.348	1.607
„ „ сигнализаціи	31	21
„ спеціальныя работы	36.864	25.232
„ общіе расходы	7.387	5.056
Всего. .	206.518	141.354

Мы привели подробный расчетъ стоимости голландскихъ желѣзныхъ дорогъ (безъ подвижнаго состава) съ цѣлью ознакомить читателей со стоимостью отчужденія земель подъ постройку дорогъ въ западно-европейскихъ государствахъ. Въ Голландіи покупка земель подъ казенныя желѣзныя дороги, обошлась въ 19.427 р. на версту пути, въ Великобританіи, мѣстами, на покупку земель подъ дороги было истрачено до 50.000 р. на версту пути, тогда какъ у насъ этотъ расходъ не играетъ большой роли въ стоимости постройки дороги.

По сѣти принадлежащей 4 голландскимъ обществамъ, т. е. на протяженіи 2.770 верстъ проѣхало

пассажировъ всѣхъ трехъ классовъ 23,5 милл. съ пробѣгомъ въ 27,6 верстъ, товаровъ было перевезено 557 милл. пудовъ, съ пробѣгомъ въ 86,4 вер.

О турецкихъ желѣзныхъ дорогахъ.

На Балканскомъ полуостровѣ желѣзныя дороги начали строить лишь 20 лѣтъ тому назадъ. Общее протяженіе сѣти къ 1894 г. доходило до 3096 верстъ (28), изъ нихъ было въ Европейской Турціи 1364 версты, въ Болгаріи 471 верста, въ Сербіи 507 верстъ и въ Босніи и Герцеговинѣ дороги, построенныя австрійцами, доходили до 754 верстъ (29).

Въ 1892 г. финансовые результаты желѣзныхъ дорогъ въ Европейской Турціи, въ Болгаріи и Сербіи были слѣдующіе:

	Европейская Турція.	Болгарія.	Сербія.
Длина дорогъ въ 1892 г. верстъ	1185	466	507
Валовой доходъ въ 1000 р. кредитныхъ	4973	1221	1908
Эксплоатаціонные расходы въ 1000 руб. кред.	3354	1050	1217
Чистый доходъ въ 1000 р. кредитныхъ	1619	171	691
Чистый доходъ на версту дороги руб. кред.	1366	370	1363

Стоимость турецкихъ, болгарскихъ и сербскихъ желѣзныхъ дорогъ не можетъ быть опредѣлена съ точностью. Постройка производилась иностранными компаніями и обходилась судя по свѣдѣніямъ Г. Дымчева очень дорого.

Чистый доходъ дорогъ Балканскаго полуострова очень малъ, что касается до болгарскихъ дорогъ, то

---

28) The statesman's Yearbooks by Keltie 1886—1895.

29) Das Eisenbahnwesen auf der Balkan-Halbinsel. v D-r R. M. Dimtschoff Bamberg 1894.

лишь съ 1890 г. валовой доходъ сталъ покрывать расходы.

Движеніе по турецкимъ дорогамъ росло, хотя оно и до сихъ поръ очень незначительно. Всего было перевезено пассажировъ и грузовъ:

	1889	1890	1891	1892
По дорогамъ Европейской Турціи пассажировъ въ 1000	2479	2450	2926	3420
Товаровъ малой скорости милліоновъ пудовъ.	29,8	29,8	33,8	36,0

По болгарскимъ дорогамъ въ 1892 г. было перевезено 288.304 пассажировъ и 17,5 милл. пудовъ грузовъ.

По сербскимъ дорогамъ за тоже время было перевезено 517.257 пассажировъ и 19,2 милл. пудовъ грузовъ.

О дорогахъ въ остальныхъ Государствахъ въ Европѣ.

Въ Даніи длина желѣзныхъ дорогъ въ 1894 году доходила до 2091 вер., въ Норвегіи до 1501 вер., въ Греціи до 910 вер. Португальская сѣть составляла 2195 верстъ, Румынская 2754 версты, наконецъ въ Люксембургѣ было 410 верстъ, которыя отчасти эксплоатировались голландской компаніей.

Подробныхъ данныхъ о стоимости желѣзныхъ дорогъ и т. д. въ вышеприведенныхъ государствахъ у насъ не имѣется, что же касается до дорогъ въ Россіи съ Финляндіей, то о стоимости постройки, о валовомъ доходѣ и расходахъ мы будемъ говорить подробно въ главѣ II настоящаго изслѣдованія, здѣсь же приведемъ лишь цифры длины русскихъ и финляндскихъ дорогъ въ 1894 г., а также общія данныя о пассажирскомъ и товарномъ движеніи по всей нашей сѣти.

Длина русскихъ дорогъ къ концу 1894 г.

Длина нашей сѣти къ концу 1893 и 1894 г.г. будетъ видна изъ слѣдующихъ цифръ:

	1893 г. верстъ.	1894 г. верстъ.	Въ томъ числѣ въ 2 колеи верстъ.
Дороги въ вѣдѣніи М. П. С. въ томъ числѣ:	29.394	31.219	7.299
Частныхъ дорогъ .	16.966	14.353	3.826
Казенныхъ „ .	12.428	16.866	3.473
Финляндскихъ дор.	1.976	2.108	20
Дорогъ въ вѣдѣніи военнаго вѣд. (Закаспійская)	1.343	1.343	—
Всего . . .	32.713	34.670	—

Всего по нашимъ дорогамъ казеннымъ и частнымъ, не считая дорогъ Финляндскихъ и Закаспійской (Закаспійская желѣзная дорога построена и эксплоатируется Военнымъ Вѣдомствомъ), было перевезено пассажировъ въ 1893 году 51.523,756 съ пробѣгомъ въ 103,63 версты [30]); перевозка товаровъ малой скорости достигла 2.227 милл. пудовъ [31]) съ пробѣгомъ въ 420 верстъ.

По Финляндскимъ дорогамъ при эксплоатаціонной длинѣ въ 1893 году, въ 1856 верстъ пассажировъ было перевезено всего 2.555506 съ пробѣгомъ въ 48,5 верстъ; товаровъ малой скорости за тоже время было перевезено 66,5 милл. пудовъ съ пробѣгомъ въ 126 верстъ.

О финансовыхъ результатахъ желѣзно-дорожнаго дѣла въ Россіи и Финляндіи мы будемъ говорить въ главѣ II, здѣсь-же, прежде чѣмъ перейти къ раз-

---

[30]) Статистическій сборникъ Министерства Путей Сообщенія, выпускъ 40-й Спб. 1895 г., таб. VII.

[31]) Статистическій сборникъ Министерства Путей Сообщенія, выпускъ 39-й Спб. 1894.

смотрѣнію дѣятельности дорогъ во внѣевропейскихъ государствахъ, мы считаемъ не лишнимъ сдѣлать нѣсколько сравненій о работѣ желѣзныхъ дорогъ въ государствахъ Европы.

Общіе выводы по Европейской желѣзно-дорожной сѣти.

Не имѣя данныхъ о пробѣгѣ пассажировъ и грузовъ въ Великобританіи и Бельгіи, мы приводимъ здѣсь свѣдѣнія о работѣ остальныхъ европейскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Число перевезенныхъ пассажировъ, пассажиро-верстъ, пробѣгъ 1 пассажира и число пассажиро-верстъ на версту сѣти желѣзныхъ дорогъ можно видѣть изъ слѣдующей таблицы:

	Средняя годовая экспл. длин. вер.	Число мил. пассаж.	Средн. проб. пассаж. вер.	Пробѣгъ мил. пас.-вер.	Средн. число пассаж.-вер. на вер. сор.
Германія . .	40.777	521,5	22,5	11.734	287,780
Франція . .	33.017	305,0	30	9.150	277.129
Швейцарія .	2.704	30,9	21	649	240.015
Голландія .	2.770	23,5	27,6	649	234.300
Австрія . .	14.968	97,3	33,75	3.284	219.401
Россія . . .	27.867	51,5	103,63	5.339	191.600
Италія . . .	11.961	51,0	41,5	2.116	176.950
Венгрія . .	11.786	45,6	38	1.733	147.022
Швеція (казенныя дороги)	2 648	4,9	41	201	75.906
Финляндія .	1.856 [32])	2,6	48,5	126	68.000
Швеція (частныя дороги) . . .	5.133	9,1	21	191	37.210

Какъ видно изъ приведенныхъ цифръ, Россія по густотѣ пассажирскаго движенія, среди приведенныхъ государствъ, занимаетъ 6-ое мѣсто. Наибольшее

[32]) Свѣдѣнія о правительственныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ Финляндіи за 1893 годъ. Гельсинфорсъ 1894.

среднее число пассажиро-верстъ на версту дороги приходится на долю Германіи, а наименьшее на частныя дороги въ Швеціи.

Введенный у насъ съ 1-го Декабря 1894 г. пониженный пассажирскій тарифъ, надо думать, увеличитъ пробѣгъ пассажировъ, увеличивъ съ тѣмъ вмѣстѣ и выручку дорогъ.

Что касается до перевозки товаровъ, то сравнительныя данныя по разнымъ государствамъ, будутъ видны изъ слѣдующихъ цифръ:

	Перевезено милліоновъ пудовъ.	Средній пробѣгъ 1 пуда, верстъ.	Пробѣгъ милліардовъ пудо-верстъ.	Перевезено грузовъ малой скорости среднее число милліон. пудо-верстъ на версту дороги.
Германія	14.785	95	1.404,6	34,4
Россія	2.227	420	935,3	33,5
Австрія . . .	5.545	86	476,9	31,2
Франція	6.139	119	730,5	22,1
Венгрія	2.136	112,5	240,3	20,4
Голландія . . .	557	86,4	48,1	17,4
Швейцарія . .	580	56	32,5	12,0
Италія	994	104	103,4	8,6
Швеція (казенныя дороги)	203,5	85	17,3	6,5
Финляндія . . .	66,5	126	8,4	4,5
Швеція (частныя дороги)	486,5	40	19,5	3,8

Наибольшій пробѣгъ 1 пуда груза былъ въ Россіи и поэтому, не смотря на громадныя количества грузовъ, перевезенныхъ германскими желѣзными дорогами, среднее число милліоновъ пудо-верстъ, на версту дороги въ Германіи, лишь немного превышало цифру пробѣга по русскимъ дорогамъ. По густотѣ товарнаго движенія на версту, Россія занимала,

среди приведенныхъ государствъ, 2-е мѣсто. Наименьшій пробѣгъ, а также наименьшее число милліоновъ пудо-верстъ на версту дороги имѣли Шведскія частныя желѣзныя дороги.

Въ заключеніе можемъ добавить, что по свѣдѣніямъ Нейманна—Спалларта [33]), приблизительно около 1882 г., число пассажировъ, перевезенныхъ всѣми европейскими дорогами доходило до 1371 милл. человѣкъ, грузовъ за тоже время было транспортировано 43,6 милліардовъ пудовъ.

Для 1884 г. тотъ же статистикъ опредѣлялъ число проѣхавшихъ по желѣзнымъ дорогамъ въ Европѣ пассажировъ въ 1500 милліоновъ, число же перевезенныхъ грузовъ, по разсчетамъ Нейманна—Спалларта составляло 47,6 милліардовъ пудовъ.

Для послѣдняго времени, беря для большинства государствъ цифры 1893 и 1894 г.г. и лишь для нѣсколькихъ болѣе мелкихъ государствъ за 1889, 1891 и 1892 г.г., число перевезенныхъ по европейскимъ желѣзнымъ дорогамъ пассажировъ доходило до 2165 милліоновъ (принимая число пассажировъ на испанскихъ, датскихъ, норвежскихъ и греческихъ дорогахъ въ 23 милл.), грузовъ же малой скорости было перевезено 56,8 милліардовъ пудовъ. Увеличеніе числа пассажировъ составляло около 44%, перевозка грузовъ возросла на 19%.

Не подлежитъ сомнѣнію, что лишь желѣзнымъ дорогамъ населеніе Европы обязано удешевленію предметовъ первой необходимости.

Быстрый и дешевый переѣздъ съ мѣста на мѣсто, измѣненія въ стоимости производства массы товаровъ, благодаря возможности дешево и своевре-

---

[33]) Uebersichten der Weltwirthschaft von D-r Neumann—Spallart. Stuttgart 1887. und 1884.

менно получать сырые матеріалы, совершенно измѣнили всю европейскую жизнь.

По мѣрѣ удлиненія европейской желѣзно-дорожной сѣти, торговые обороты отдѣльныхъ государствъ какъ въ отношеніи вывозовъ, такъ и привозовъ постоянно увеличивались. Это тѣмъ болѣе понятно, что въ заатлантическихъ странахъ открытіе движенія по вновь построеннымъ желѣзнымъ дорогамъ сопровождалось увеличеніемъ производительности, причемъ большія пространства свободныхъ земель, впередъ опредѣляли родъ занятій вновь прибывающихъ изъ Европы переселенцевъ.

Американскія желѣзныя дороги Сѣв. Амер.-Соед. Штаты.

Наиболѣе изумительную дѣятельность въ отношеніи постройки желѣзныхъ дорогъ изъ всѣхъ внѣевропейскихъ государствъ, проявили Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты.

Тогда какъ въ Европѣ, дороги проводили въ мѣстности уже заселеныя и съ развитой культурой, держась прежнихъ путей, въ Соединенныхъ Штатахъ, наоборотъ, желѣзныя дороги вызывали къ жизни новые центры производства. Дороги вели не къ существующимъ городамъ, а города строили близь вновь выстроенныхъ дорогъ. Желѣзныя дороги въ Америкѣ проводили прямо въ преріи, гдѣ раньше не было даже тропинокъ, а по мѣрѣ удлиненія сѣти увеличивалась производительность страны.

Пока американцы строили дороги въ старыхъ штатахъ, Западно-Европейскія государства не ощущали еще конкурренціи Сѣверной Америки на международномъ рынкѣ, но по мѣрѣ удлиненія сѣти на западъ, началась распашка земель дотолѣ не видавшихъ плуга и новые штаты „the far west“ стали наводнять Европу своимъ хлѣбомъ.

Иммиграція увеличивала число рукъ занятыхъ земледѣліемъ въ Америкѣ. Люди, не находившіе себѣ

занятій въ Европѣ, эммигрировали въ заатлантическія страны и наплывъ переселенцевъ въ Соединенные Штаты одно время былъ по истинѣ изумительный; достаточно взглянуть на слѣдующія цифры, чтобы понять сколько рабочей силы американцы пріобрѣли за послѣдніе 24 года.

Всего съ 1871 г. по 1894 г. включительно, иммиграція въ Соединенные Штаты достигла 12.266,879 человѣкъ; въ среднемъ, прибытіе иммигрантовъ въ Америку по пятилѣтіямъ составляло;

года.	Среднее годовое прибытіе человѣкъ.
1871—75	410,080 (31)
1876—80	286,323
1881—85	701,974
1886 - 90	564,736
1891—94	613,328

Всѣ эти вновь прибывающіе рабочіе пріобрѣтали или арендовали земли близь вновь строющихся желѣзныхъ дорогъ, начинали сѣять хлѣбное зерно, которое затѣмъ и предъявляли къ продажѣ на европейскій рынокъ, все въ большихъ и большихъ количествахъ.

Въ какой степени увеличивалось сельское населеніе въ Соединенныхъ Штатахъ, благодаря обилію свободныхъ земель и возможности сбыта произведеній сельскаго хозяйства, вслѣдствіе удлиненія желѣзно-дорожной сѣти, можно видѣть изъ того, что пространство земель, занятыхъ фермами, съ каждымъ годомъ росло.

Общее число фермъ и пространства земель подъ ними, стоимость устройства фермы и затраты на

---

31) Statistical abstracts of the, United States. Washington, 1886—1895.

машины, за послѣднія сорокъ лѣтъ измѣнялись, слѣдующимъ образомъ: ([35]).

	1850	1860	1870	1880	1890
Число фермъ въ 1000	1449	2044	2659	4009	4564
Подъ фермами земель милліон. десятинъ	108,7	150,8	151,0	198,6	231,0
Изъ общаго пространства земель было подъ культурой милліоновъ десятинъ.	41,9	60,4	70,0	105,5	132,2
Нетронутыхъ земель милліоновъ десятинъ	66,8	90,4	81,0	93,1	98,8
Стоимость устройства фермъ милліоновъ долларовъ . . .	3271	6645	9262	10197	13279
Въ томъ числѣ истрачено на машины милліоновъ долларовъ.	151	246	336	406	494

Какъ видно изъ этихъ цифръ, число фермъ увеличилось въ три раза, съ 1449 тысячъ на 4564 тысячи, пространство же земель подъ фермами за 40 лѣтъ увеличилось, хотя очень значительно, но не въ той степени какъ число фермъ, такимъ образомъ на каждую ферму приходится сейчасъ около 50 десятинъ, тогда какъ 40 лѣтъ тому назадъ приходилось до 75 десятинъ.

Стоимость устройства фермъ увеличилась съ 3,271 милліоновъ долларовъ (около 6.542 милл. кред. руб.) въ 1850 г., на 13,279 милл. долларовъ (около 26,558 милл. руб.) въ 1890 г., такъ что каждая фер-

[35]) E. Levasseur. L'agriculture aux États Unis. Paris 1894.

ма сейчасъ стоитъ дороже прежняго, что объясняется какъ вздорожаніемъ стоимости земель, такъ и лучшимъ снабженіемъ фермъ машинами, число которыхъ на фермахъ значительно возрасло. Затраты на машины, какъ мы видѣли изъ приведенныхъ выше цифръ, въ 1890 г. составляли около 1 милліарда кредитныхъ рублей (494 милл. долларовъ).

Вновь прибывающіе переселенцы для устройства фермъ покупаютъ отъ правительства Соединенныхъ Штатовъ отъ 2 до 3 милліоновъ десятинъ ежегодно, такъ что пространство, занятое фермами съ причисленными къ нимъ землями, должно составлять къ 1894 г. до 242 милл. десятинъ. Кромѣ того, вновь строившіяся желѣзныя дороги получали отъ правительства Соединенныхъ Штатовъ дарственныя земли, которыя дороги съ своей стороны или продавали или отдавали въ аренду желающимъ. Полученіе желѣзно-дорожными обществами или дарственной земли или на льготныхъ условіяхъ дало возможность строить дороги казавшіяся сначала бездоходными. Такъ были выстроены дороги отъ Атлантическаго къ Тихому Океану. Сѣверная Тихоокеанская дорога напр., получила дарственно 17.4 (36) милліона десятинъ, Atlantic-Pacific: 15,5 милл. дес., Union-Pacific: 4,8 милл. десятинъ, Central-Pacific: 4,4 милл. дес. Всего, американскимъ желѣзнымъ дорогамъ конгрессомъ было даровано 78,4 милл. дес. земель, принадлежавшихъ американскому народу. Jllinois-Central въ 1850 г. получила по 1 квадр. мили на 1 миль дороги. Надо, впрочемъ, добавить, что лишь при этихъ условіяхъ быстрое увеличеніе протяженія сѣти въ Америкѣ было возможно.

---

[36]) National railways by I. Hole. London 1893.

Въ 1830 г. американцы имѣли лишь 35 верстъ желѣзныхъ дорогъ; затѣмъ съ этого времени началась усиленная постройка; къ 1845 г., какъ видно изъ таблицы № 1 (см. приложенія), въ Соединенныхъ Штатахъ было уже 6950 верстъ, въ то время когда вся европейская желѣзнодорожная сѣть не превышала 8576 верстъ, а спеціально у насъ въ Россіи было открыто лишь 45 верстъ дорогъ.

Дальнѣйшій ростъ желѣзно-дорожной сѣти Соединенныхъ Штатовъ шелъ еще быстрѣе. Съ 1845 г. по 1855 г. было построено 20,768 верстъ, съ 1855 г. по 1865 г.: 25,210 верстъ, съ 1865 г. по 1875 г.: 58,851 вер., съ 1875 г. по 1885 г.: 81,862 версты, съ 1885 г. по конецъ 1894 г.: 74.511 вер. Такимъ образомъ къ концу 1894 года было открыто для движенія въ Соединенныхъ Штатахъ всего 268,152 вер. желѣзныхъ дорогъ.

Таковъ изумительный ростъ американской желѣзно-дорожной сѣти.

Соотвѣтственно увеличенію протяженія желѣзныхъ дорогъ увеличивались въ Соединенныхъ Штатахъ и посѣвы хлѣбовъ.

Подъ кукурузой (идущей для прокормленія скота, мясо котораго экспортируется въ Европу въ громадномъ количествѣ), подъ пшеницей, рожью, овсомъ, ячменемъ и гречихой за послѣдніе 32 года замѣчаются слѣдующія измѣненія въ площади посѣвовъ. Подъ поименованными хлѣбами было милліоновъ десятинъ:

года.	милліоны десятинъ.	года.	милліоны десятинъ.
1862	12,2	1882	46,8
1866	22,8	1886	52,5
1872	25,3	1892	52,6
1876	34,8	1894	48,3

Почти каждое десятилѣтіе засѣваемыя пространства земель значительно увеличивались; вообще же за 32 года площади посѣвовъ возрасли въ 4 раза, тогда какъ за тоже время съ 1860 по 1890 г. населеніе Соединенныхъ Штатовъ лишь удвоилось (31,4 милл. жителей въ 1860 г., 62,6 милл. жителей въ 1890 г. [37]).

Такое сильное увеличеніе площади посѣвовъ не могло остаться безъ вліянія на размѣры вывозовъ. Дѣйствительно вывозы хлѣбовъ изъ Соединенныхъ Штатовъ возрастали постоянно, послѣдствіемъ чего было пониженіе цѣнъ всѣхъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ на международномъ рынкѣ. Насколько усилились торговые обороты Сѣв. Ам. Соед. Штатовъ, видно изъ того, что вмѣстимость судовъ, прибывающихъ въ Америку съ 5,3 милл. тоннъ въ 1867 г., возрасла до 17 милліоновъ тоннъ въ 1894 году, т. е. утроилась.

При постройкѣ желѣзныхъ дорогъ американскіе предприниматели, предлагая акціи и облигаціи на продажу, не стѣснялись въ своихъ отношеніяхъ къ публикѣ. Достаточно прочитать книгу фонъ Лайена [38]), чтобы понять, почему акціонерные и облигаціонные капиталы американскихъ дорогъ такъ высоки.

Самая постройка желѣзныхъ дорогъ въ Америкѣ не дорога, но дороги были исключительно выстроены на облигаціонные капиталы, акціи же доставались на долю предпринимателей, не затратившихъ на предпріятіе ни однаго цента.

Фонъ-Лайенъ, на основаніи достовѣрныхъ свѣдѣній, увѣряетъ, что на постройку дорогъ въ Сѣв.

---

[37]) Statistical abstract of the United States.

38) Die Finanz und Verkehrs politik der Amerikanischen Eisenbahnen von D-r A. v. Leyen. Berlin 1894.

Ам. Соед. Штатахъ было употреблено лишь 60% всего капитала, значащагося израсходованнымъ.

Во всякомъ случаѣ быстрая постройка дорогъ, принесла Соед. Штатамъ громадную пользу, хотя къ сожалѣнію, дешевизна доставки зерна на европейскіе рынки вредно повліяла и на наше сельское хозяйство, усиливъ на международномъ рынкѣ конкурренцію по доставкѣ хлѣба.

Стоимость постройки дорогъ въ Сѣв. Ам. Соед. Штатахъ, съ подвижнымъ составомъ въ 1893 г. на эксплоатаціонную длину въ 261,541 версту составляла 18.190 милл. кред. руб. или 69.550 руб. кред. на версту; по тѣмъ же американскимъ источникамъ суммы выпущенныхъ противъ означенной сѣти облигаціонныхъ и акціонерныхъ капиталовъ составляли 20.749 милл. кред. руб., т. е. на 2559 милл. руб. кред. больше, чѣмъ было истрачено на постройку дорогъ; такимъ образомъ общая стоимость дорогъ можетъ быть принята въ 79334 руб. кред. на версту.

Доходъ отъ пассажирскаго движенія за 1893 г. составлялъ около 593 милл. руб., отъ перевозки товаровъ было выручено 1536 милл. рублей. На версту дороги, доходъ отъ пассажирскаго движенія составлялъ 2267 руб. кред. и отъ перевозки товаровъ 5873 руб. кред.

Эксплоатаціонные расходы по всей сѣти составляли 1615 милл. кред. рублей. Чистый доходъ доходилъ до 514 милл. руб. кред. или 2,48% на облигаціонный и акціонерный капиталы.

Если бы въ Америкѣ при постройкѣ дорогъ не было тѣхъ хищеній, какія тамъ имѣли мѣсто, то чистый доходъ отъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, былъ бы не мемѣе 4%, но разжиженіе акціонернаго капитала „Watering the stock“, какъ выражаются амери-

канцы, увеличивая номинальную капитальную сумму, уменьшаеть тѣмъ видимый доходъ.

Число перевезенныхъ пассажировъ и грузовъ, пассажиро и пудо-верстъ, а также среднее число пассажиро-верстъ и пудо-верстъ, перевезенныхъ пассажировъ и грузовъ на версту дороги, будетъ видно изъ слѣдующихъ цифръ:

пассажиры.

года.	Число пассажировъ въ милліонахъ.	Пробѣгъ 1 пассажира верстъ.	Число пассажиро-верстъ въ милліард.	Среднее число пассажиро-верстъ на версту дороги.
1884	335	39,5	13,2	69.915
1889	495	36,5	18,1	74.991
1893	629	36,5	23,0	86.900

Грузы малой скорости.

года.	Число перевезенныхъ грузовъ милліоны пуд.	Пробѣгъ 1 пуда верстъ.	Число пудо-верстъ въ милліардахъ.	Среднее число пудо-верстъ милліоновъ на версту дороги.
1884	21.023	199	4.184	22,2
1889	38.388	167	6.411	26,5
1893	46.963	179,5	8.428	31,8

За 10 лѣтъ, число перевезенныхъ пассажировъ увеличилось почти вдвое, причемъ пробѣгъ 1 пассажира съ 39.5 вер. въ 1884 г., уменьшился до 36.5 въ 1893 году. Среднее число пассажиро-верстъ на версту дороги, также увеличилось, но еще далеко не достигаетъ работы нашихъ дорогъ на версту пути.

Количество перевезенныхъ грузовъ за 10 лѣтъ больше чемъ удвоилось, пробѣгъ же 1 пуда составлявшій въ 1884 г. 199 верстъ, сократился въ 1889 г до 167 вер., вновь возвысившись въ 1893 г. до 179.5 верстъ. Густота товарнаго движенія въ Америкѣ, немного ниже нежели у насъ, но беря въ соображеніе

громадное протяженіе американской сѣти, нельзя не признать, что товарное движеніе чрезвычайно значительно и притомъ идетъ увеличиваясь.

Пассажирскій тарифъ въ Америкѣ въ 1884 г. былъ 3 коп. кред. съ пассажира и версты, въ 1893 г.: 2,6 коп. кред. Средняя тарифная ставка для перевозки грузовъ малой скорости въ 1884 г. была 1/43 коп. кред. съ пуда и версты, въ 1893 г.: 1/55 коп. кред. съ пуда и версты.

Численность подвижного состава на американской сѣти будетъ видна въ слѣдующей таблицѣ:

	1884		1889		1893	
	Общее число.	На 10 вер. дор.	Общее число.	На 10 вер. дор.	Общее число.	На 10 вер. дор.
Паровозовъ . .	24.587	1,30	31,062	1,28	36.012	1,36
Пассажирскихъ вагоновъ	17.993	0,95	23,465	0,96	27.169	1,03
Багажныхъ, почтовыхъ и т. д. . .	5.811	0,30	7,184	0,29	7.805	0,29
Товарныхъ ваг.	848.405	44,93	1.060 164	43,92	1.161. 282	43,86

Какъ видно изъ приведенныхъ цифръ, численность подвижного состава въ Америкѣ за послѣднія 10 лѣтъ нѣсколько увеличилась, но считая на 10 верстъ дороги замѣчается сокращеніе числа товарныхъ вагоновъ. Число паровозовъ увеличилось какъ по общему числу, такъ и на 10 верстъ пути.

Сравнительно съ подвижнымъ составомъ на англійскихъ желѣзныхъ дорогахъ, американскія до сихъ поръ обслужены очень плохо.

Желѣзныя дороги въ Канадѣ.

Наибольшую желѣзно-дорожную сѣть на американскомъ материкѣ, послѣ Соединенныхъ Штатовъ, имѣетъ Канада.

Постройка дорогъ въ британскихъ владѣніяхъ въ Америкѣ шла медленнѣе, нежели въ Соединенныхъ Штатахъ, вслѣдствіе малой населенности Канады при большихъ сравнительно пространствахъ.

Наибольшая желѣзнодорожная линія въ Канадѣ— Канадская Тихоокеанская дорога, соединяющая Монреалъ съ Ванкувером. Главная линія начинается въ Квебекѣ и проходитъ черезъ Монреалъ, Отаву и затѣмъ на разстояніи около 450 верстъ прорѣзываетъ скалистыя горы, которыя въ британскихъ владѣніяхъ не столь высоки, какъ въ Соединенныхъ Штатахъ; тогда какъ въ предѣлахъ Канады наивысшій пунктъ скалистыхъ горъ не превышаетъ 3372 футъ, Центральная Тихоокеанская дорога, должна была перейти черезъ хребетъ въ 7534 футъ. Разстояніе отъ Нью-Іорка до Санъ-Франциско по Тихоокеанской дорогѣ около 5044 верстъ, разстояніе отъ Монреала до Портъ-Муди или Ванкувера 4343 версты. Для осуществленія предпріятія постройки бездоходной Тихоокеанской желѣзной дороги, компаніи была дарована земля въ количествѣ 9,3 милл. десятинъ. Излишнія дорогѣ пространства земель, компанія продаетъ по $2^1/_2$ доллара за акръ (12 р. 82 коп. кредит. за десятину) [39]).

Canadian Pacific имѣетъ общую длину въ 8727 верстъ и обошлась въ 565,8 милл. рублей кред. На версту дороги стоимость постройки составляла 64,835 кред. руб. Общій валовой доходъ Канадской желѣзной тихоокеанской дороги въ 1893 г. составлялъ 5.890,000 руб. кред. или около 1% на затраченный капиталъ, расходы почти равнялись валовому доходу.

Желѣзныя дороги въ Канадѣ имѣютъ большое значеніе для правильнаго движенія грузовъ, такъ какъ большія озера и рѣки замерзаютъ на 3 — 5 мѣс. въ году.

---

[39]) Her Majesty's Colonies. London 1886.

Общая сѣть въ Британскихъ владѣніяхъ Сѣверн. Амер. къ началу 1894 г. составляла 23.021 верстъ, изъ нихъ 22.659 верстъ были въ Канадѣ и Брит. Колумбіи и 362 версты въ Нью-Фаундлендѣ.

По всей Канадской сѣти въ 1893 году проѣхало пассажировъ 13,6 милл.; грузовъ было перевезено 1.364 милл. пуд. Валовой доходъ по всей сѣти составлялъ около 99 милл. руб., расходы равнялись 69,6 милл. руб., чистый доходъ 29,4 милл. руб., или около 1,77%. (Въ числѣ общей сѣти—8.727 вер. Канадской Тихоокенской дороги, не давали никакого дохода, понижая тѣмъ средній доходъ по всей сѣти).

Стоимость всѣхъ желѣзныхъ дорогъ въ Британскихъ владѣніяхъ Сѣв. Америки въ 1893 г. составляла 1,657 милл. р. кред., [40]) на эксплоатаціонную длину въ 22.659 верстъ; такимъ образомъ стоимость постройки одной версты составляла около 73 тыс. руб. кред. Валовой доходъ съ версты былъ 4.400 р. расходы 3.000 руб. кред.

О желѣзныхъ дорогахъ въ Бразиліи, Аргентинѣ и Мексикѣ.

Позднѣе чѣмъ Соединенные Штаты и Канада, начали развивать свои желѣзнодорожныя сѣти Южно-Американскія республики: Бразилія, Аргентина и Мексика.

Въ Южной Америкѣ, при постройкѣ дорогъ приходилось бороться съ различными климатическими препятствіями.

Не смотря однако на всѣ встрѣчаемыя, при постройкѣ желѣзныхъ дорогъ затрудненія, протяженіе дорогъ въ трехъ поименованныхъ государствахъ идетъ увеличиваясь.

Бразилія, имѣвшая въ 1875 г., лишь 1.556 верстъ желѣзныхъ дорогъ, въ 1894 г. уже владѣла сѣтью

[40]) The Imperial Institute Book. 3*d* issue London 1894.

дорогъ въ 11.248 верстъ. Дороги въ Бразиліи проведены всѣ до портовъ: Пернамбуко, Бахія и Ріо-де-Жанейро. Дороги строились преимущественно для перевозки кофе, производство котораго въ Бразиліи возрасло съ 10,9 милл. пудовъ въ 1873 г. до 20 милл. пуд. въ началѣ 90-хъ годовъ. Общія затраты на постройку желѣзныхъ дорогъ до 1894 г. въ Бразиліи составляли около 565 милл. руб. кред.

Аргентинская республика къ концу 1894 г. довела свою желѣнодорожную сѣть до 13.213 верстъ [41]), затративъ на постройку дорогъ 825,5 милл. руб. кр. или около 62.474 руб. кред. на версту. Перевозка пассажировъ по аргентинскимъ дорогамъ въ 1885 г. доходила до 5,6 милл.; товаровъ 183 милл. пуд.; въ 1894 г. было перевезено 13,8 милл. пассажировъ и 456 милл. пуд. грузовъ.

Въ Мексикѣ до 1894 г. было открыто желѣзныхъ дорогъ 10.416 верстъ, на постройку которыхъ англичанами было затрачено около 137,3 милл. кред. р., на постройку дорогъ, американцами, было израсходовано въ Мексикѣ 465,7 милл. р. кр. Въ 1892 г. число проѣхавшихъ по мексиканскимъ дорогамъ пассажировъ, составляло 21,7 милл., товаровъ было перевезено всего 192 милл. пудовъ. Валовой сборъ отъ перевозки, доходилъ до 44,8 милл. р. Въ 1893 г. пассажировъ по Мексиканскимъ дорогамъ было перевезено 22,5 милл.; товаровъ 195 милл. пудовъ [42]).

Въ Чили, Перу, Боливіи, Центральной Америкѣ постройка дорогъ продолжается очень энергично. Общія затраты пока еще въ точности не извѣстны, онѣ увеличиваются ежегодно, причемъ большіе ка-

---

41) См. La produccion nacional № 3 за 1895 г. Buenos-Aires.

42) Die Finanzen Mexikos von Otto Schmitz. Leipzig 1894.

питалы израсходованы на еще не открытыя для движенія линіи.

Число верстъ желѣзныхъ дорогъ въ Венецуэлѣ, Британской Гвіянѣ, въ Коста-Рика, Гватемалѣ, Гондурасѣ, Никарагуа, на островѣ Куба и другихъ Вестъ-Индскихъ островахъ, будетъ видно въ таблицѣ № 1 (въ приложеніяхъ). Говорить болѣе подробно, о каждой желѣзнодорожной сѣти, не представляется возможнымъ.

Желѣзныя дор. въ Азіи. Британская Индія.

Переходя къ разсмотрѣнію вопроса о постройкѣ и эксплоатаціи дорогъ въ Азіи, мы должны прежде всего остановится на дорогахъ Индіи.

„При извѣстныхъ условіяхъ времени или цивилизаціи,—писалъ Дж. Ст. Милль, очевидно, думавшій объ Индіи, набрасывая эти строки,— желательно или даже необходимо, чтобы правительство само занималось почти всѣми дѣлами, имѣющими дѣйствительно важное значеніе для общаго блага, не потому, что частныя лица не могли бы исполнить ихъ, но потому, что они еще не чувствуютъ въ нихъ потребности. Существуютъ эпохи или страны, гдѣ не было бы ни дорогъ, ни доковъ, ни гаваней, ни каналовъ, ни оросительныхъ сооруженій, ни госпиталей, ни школъ, ни гимназій, ни типографій, еслибы правительство само не устроило ихъ. Масса народа слишкомъ бѣдна, чтобы собрать необходимыя для этого средства, или же ея умственный кругозоръ слишкомъ ограниченъ для того, чтобы понять и оцѣнить всю пользу подобныхъ учрежденій и сооруженій, или же она не обладаетъ достаточнымъ практическимъ умѣньемъ, чтобы добыть нужныя для этого средства. Въ большей или меньшей степени это справедливо по отношенію ко всѣмъ странамъ, долгое время находившимся подъ игомъ

деспотизма, и, въ особенности, къ тѣмъ, гдѣ подданные и правительство по степени цивилизаціи слишкомъ отдалены другъ отъ друга, какъ покоренные, живущіе подъ властью болѣе энергичныхъ и болѣе образованныхъ завоевателей".

Не болѣе 30—40 лѣтъ тому назадъ, т. е. съ того времени, когда верховная власть въ Индіи перешла въ руки британскаго правительства, послѣднее взялось за исполненіе обязанностей, налагаемыхъ на него новымъ положеніемъ. Прежде, Индія управлялась по принципамъ, болѣе подходящимъ къ привычкамъ восточныхъ завоевателей, чѣмъ къ идеямъ современной Англіи. Вотъ почему столь развитой человѣкъ, какъ лордъ Меткальфъ, могъ еще думать 50 лѣтъ тому назадъ, что Индія не нуждается въ дорогахъ, и, дѣйствительно, тогда дорогъ въ ней не было.

Въ 1853 г., лордъ Далузи въ депешѣ, которую можно считать точкою отправленія дѣйствующей системы желѣзнодорожнаго хозяйства въ Индіи, объявилъ, что считаетъ необходимымъ соединить главные города и важнѣйшіе провинціи полуострова желѣзными дорогами. И одновременно начались работы по тремъ большимъ линіямъ: отъ Калькутты къ сѣвернымъ провинціямъ и отъ Бомбея и Мадраса— эти линіи пересѣкаютъ Западъ и югъ Индіи. Онѣ выстроены частью компаніею съ правительственной гарантіей 5% на капиталъ [43]). Съ тѣхъ поръ, постройка дорогъ пошла очень быстро и къ 1894 году эксплоатаціонная длина желѣзныхъ дорогъ въ Британской Индіи, доходила до 28.201 верстъ [44]). По этой сѣти, въ 1893 — 1894 г. было перевезено

[43]) См. Индія Е. Ламанскаго. С.-Петербургъ 1893.

[44]) Statistical abstract relating to British India. 29 th. Number. London. 1895.

144.826.387 пассажировъ съ пробѣгомъ въ 62 вер. Перевозка грузовъ достигла 2.017 милл. пудовъ, съ пробѣгомъ 219 вер. Среднее число пассажиро-верстъ на версту дороги въ Индіи, составляло: 318.315, т. е. больше чѣмъ на всѣхъ приведенныхъ раньше дорогахъ. Среднее число пудо-верстъ перевезенныхъ грузовъ, на версту дороги, составляло 15,6 милліоновъ.

Стоимость постройки дорогъ въ Индіи доходила до 2.250 милл. кред. руб., около 80.000 руб. верста. Дороги въ Индіи, построены колеей въ 5 футъ 6". Приблизительные валовые сборы дорогъ въ Индіи, составляли въ годъ 228,4 милл. кред. руб., расходы 107,1 милл. кред. руб. или 47% общаго валоваго дохода.

Высчитываютъ, что, благодаря желѣзнымъ дорогамъ, производители, торговцы и пассажиры выигрываютъ до 600 милл. руб., не говоря уже объ экономіи путешественниковъ во времени, такъ какъ они дѣлаютъ теперь по 600 верстъ въ день, вмѣсто прежнихъ 30. Доставка жизненныхъ припасовъ и мануфактурныхъ товаровъ къ портамъ приняла значительно большіе размѣры. Кромѣ того, въ послѣднее время было построено нѣсколько линій желѣзныхъ дорогъ спеціально для подвоза хлѣба въ мѣстности, наиболѣе часто страдающія отъ засухъ. Но особенныя услуги оказали желѣзныя дороги военному дѣлу: въ настоящее время войска, орудія и другія военныя принадлежности въ однѣ сутки могутъ быть передвинуты на 600 верстъ, вмѣсто прежнихъ 15 и притомъ при издержкахъ въ 6 разъ меньшихъ, чѣмъ прежде. Тѣмъ не менѣе индійскому правительству предстоитъ еще много работы по довершенію развитія путей сообщенія, не смотря

на то, что, напр., въ Сѣверо-Западныхъ Провинціяхъ и Уйдѣ и теперь уже нѣтъ ни одного селенія, отстоящаго болѣе чѣмъ на 40 миль отъ станціи желѣзной дороги.

Какое вліяніе, постройка желѣзныхъ дорогъ въ Индіи, имѣла на увеличеніе торговыхъ оборотовъ, по истинѣ изумительно. Укажемъ лишь на то, что только съ открытіемъ дорогъ, начались вывозы пшеницы изъ Индіи, и вывозы эти достигаютъ иногда крупныхъ цифръ.

Доходъ отъ дорогъ въ Индіи, составляетъ около 5%, но такъ какъ желѣзно-дороженые займы были заключены въ металлической валютѣ, въ обращеніи же въ Индіи находится обезцѣненное серебро, то правительству приходится доплачивать, по закюченнымъ въ золотой валютѣ, займамъ.

Въ постройкѣ въ Индіи, въ настояшее время находится до 3.000 верстъ желѣзныхъ дорогъ.

Желѣзныя дороги въ Японіи.

Японія, въ 1893 году имѣла всего 3.077 верстъ, стоившихъ 89,7 [45]) мил. іенъ или 141,7 мил. рублей кред., такимъ образомъ верста дороги обошлась въ 46 тыс. руб. Въ 1893—94 г., эксплоатаціонная длина дорогъ составляла 3.373 вер. (увеличеніе за годъ составило 296 верстъ) съ 394 станціями, 351 паровозами, 1385 пассажирскими вагонами и 5.378 товарными.

Всего по Японской сѣти въ 1893—94 г. было перевезено 32,4 милл. пассажировъ и 206,3 милл. пуд. грузовъ. Пассажирское и товарное движеніе по японскимъ дорогамъ, растутъ чрезвычайно быстро. Еще въ 1888—89 г. число пассажировъ перевезенныхъ по японскимъ дорогамъ не превышало 14 милл. человѣкъ, въ 1890—91 г. оно составило 22,7 милл., наконецъ достигнувъ въ 1893—94 г.—32,4 милл.

---

[45]) Resumé statistique de l'empire du Japon. Tokio. 1895.

Точно также и перевозка товаровъ съ 1888—89 г. возрасла въ 3 раза, тогда какъ открытая для движенія, японская желѣзнодорожная сѣть, увеличилась лишь вдвое.

Всѣми поѣздами въ Японіи, въ 1893—94 г. было сдѣлано 14 милл. верстъ.

Доходъ отъ перевозки пассажировъ въ Японіи въ 1893—94 г. составилъ 11,7 милл. кред. руб., отъ перевозки товаровъ 5,6 милл. рублей, отъ разныхъ источниковъ около 1 милл. кред. р., что на версту дороги составляетъ около 5.400 рублей.

Расходы, доходили до 7,9 милл. руб., составляя около 43% валоваго дохода.

Чистый доходъ, составлялъ 10,4 милл. руб. или свыше 6% на затраченный капиталъ.

Затѣмъ имѣются желѣзныя дороги въ Азіятской Турціи, въ Туркестанскомъ краѣ, въ Азіятскихъ владѣніяхъ Голландіи, въ Кохинхинѣ, на островѣ Цейлонѣ и т. д., но протяженіе всѣхъ этихъ дорогъ незначительно (см. таб. № 1), хотя всѣ онѣ безспорно имѣютъ вліяніе, на развитіе въ краѣ торговли и промышленности.

Перейдемъ здѣсь къ разсмотрѣнію австралійскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Усиленная постройка дорогъ въ австралійскихъ колоніяхъ, началась недавно. Дороги въ Австраліи построены всѣ на англійскіе капиталы и судя по имѣющимся даннымъ, въ смыслѣ перевозки пассажировъ и грузовъ, работаютъ очень успѣшно.

Дороги въ Австраліи.

Длина желѣзныхъ дорогъ въ Австраліи, численность подвижнаго состава, общая стоимость дорогъ и стоимость на версту, приводятся въ слѣдующей таблицѣ:

Состояніе австралійскихъ дорогъ къ 30 Іюня 1893 г.

КОЛОНІИ.	Эксплоатаціонная длина дорогъ.	Число локомотивовъ.	Число пассажирскихъ вагоновъ.	Товарныхъ вагоновъ.	Постройка милліоны кр. рублей.	На версту дороги кр. руб.
Викторія	4.488	499	1.107	8.999	352	78.400
Новый Южный Уэльсъ . . .	3.547	515	1.053	10.551	326	91.800
Южная Австралія	2.510	258	342	6.180	112	44.700
Квинслендъ	3.580	261	322	3.804	158	44.200
Новая Зеландія	3.071	?	?	?	148	48.200

За 1893—1894 г.г. еще прибавилось дорогъ, въ Новомъ Южномъ Уэльсѣ 165 верстъ, въ Викторіи 108 верстъ, въ Южной Австраліи 220 верстъ и въ Квинслендѣ 9 верстъ; кромѣ того имѣлось 982 вер. въ Западной Австраліи и 706 верстъ въ Тасманіи, всего протяженіе австралійскихъ дорогъ въ 1894 г. было 19.386 [46]) верстъ.

Численность подвижнаго состава на австралійскихъ дорогахъ была незначительна, дороги только начали увеличивать свою дѣятельность.

Австралійскія дороги давали сравнительно небольшіе дивиденды; въ Викторіи напримѣръ чистый доходъ на затраченный капиталъ составлялъ 3,12%, въ Новомъ Южномъ Уэльсѣ 3,40%, въ Южной Австраліи дороги за 1893 г. не дали дивиденда, въ Квинслендѣ 2,35%, въ Новой Зеландіи 3%.

Число перевезенныхъ пассажировъ въ Викторіи, доходило до 58,4 милл., въ Новомъ Южномъ Уэльсѣ 20 милл., въ Южной Австраліи 5,5, въ Квинслендѣ 2,1 милл., въ Новой Зеландіи 3,8. Грузовъ было перевезено въ Викторіи 210 милл. пуд., въ Новомъ Южномъ Уэльсѣ 234 милл. пуд., въ Южной Австраліи 60 милл. пуд., въ Квинслендѣ 45, въ Новой Зе-

---

[46]) The Australian Handbook. Melbourne 1894.

ландіи 140 милл. пудовъ. Относительно движенія по дорогамъ въ Тасманіи и Западной Австраліи данныхъ не имѣется, но общая цифра для всѣхъ австралійскихъ дорогъ составляетъ около 92 милл. пассажировъ (въ 1884 г. число пассажировъ составляло около 40 милліоновъ) и свыше 700 милл. пуд. грузовъ, что для государства съ населеніемъ въ 4 мил. жителей, представляется очень значительнымъ. Пробѣгъ пассажировъ и грузовъ не приведенъ въ Австралійскомъ ежегодникѣ.

О желѣзныхъ дорогахъ въ Африкѣ.

О дорогахъ въ Африкѣ, считаемъ не лишнимъ привести здѣсь слѣдующія данныя.

Въ Капской колоніи въ 1893 году было всего 3.682 [47]) верстъ желѣзныхъ дорогъ; изъ нихъ 285 верстъ принадлежали частнымъ обществамъ, остальныя 3.397 верстъ принадлежали англійскому правительству.

Стоимость постройки казенныхъ дорогъ въ Капской колоніи, составляла 186,4 мил. рублей или по около 55 тыс. руб. кред. за версту; валовой доходъ составлялъ около 24 милл. руб. кред. (7.000 руб. на версту), расходы 14,2 мил. руб. (4.200 руб. на вер.) чистый доходъ далъ 5,2% на затраченный капиталъ.

Число перевезенныхъ по дорогѣ пассажировъ составляло 5,3 милл.; товаровъ было перевезено 49 милл. пудовъ.

Въ Египтѣ, желѣзныя дороги были также устроены на англійскіе капиталы, частными компаніями. Дороги въ Египтѣ работали повидимому хорошо и доходы дорогъ постоянно возрастали.

Что касается до движенія по египетскимъ дорогамъ, то можно судить о немъ, по слѣдующимъ дан-

---

[47]) Statistical. Abstract for the Several Colonial possessions of the United Kingdom № 31 th. London 1895.

нымъ: Съ 4 милл. пассажировъ въ 1888 г., число ихъ въ 1893 г. возрасло до 9,3 милл., т. е. за 6 лѣтъ оно больше чѣмъ удвоилось. Товаровъ было перевезено въ 1888 г. около 90 милл. пуд., въ 1893 г. 129 милл. пуд.

Въ Алжирѣ и Тунисѣ желѣзныя дороги были построены исключительно французами. Доходы съ имѣвшихся во французскихъ колоніяхъ 2.934 [48]) верстъ доходили до 8,6 милл. руб. кред. или около 2.900 р. на версту.

Общая сѣть въ Африкѣ, за послѣднее время доходила до 10.168 верстъ.

Общія заключенія.

Покончивъ съ приведеніемъ данныхъ о желѣзныхъ дорогахъ въ разныхъ государствахъ, является не безъинтереснымъ подвести здѣсь итоги всему сказанному.

Общая сѣть всѣхъ желѣзныхъ дорогъ на свѣтѣ, (какъ видно изъ таблицы № 1 въ приложеніяхъ), за послѣднія 50 лѣтъ, измѣнялась слѣдующимъ образомъ:

Длина дорогъ.

Страны свѣта.	1845	1855	1865	1875	1885	1894
		В	о	р	с	т	ъ.
Европа	8.576	32.106	71.014	134.334	182.320	225.754
Америка	7.020	29.709	59.131	116.416	231.692	336.536
Азія	—	328	5.145	10.602	20.811	36.341
Австралія	—	36	775	3.466	12.097	19.386
Африка	—	135	561	2.226	6.515	10.168
	15.596	62.314	136.626	267.044	453.437	628.185

Какъ видно изъ приведенной таблицы, общая длина дорогъ за послѣднія 50 лѣтъ увеличилась въ 40 разъ, причемъ въ особенности усиленная постройка замѣчалась въ Европѣ и Америкѣ; послѣдняя страна къ 1894 г. довела протяженіе своихъ желѣзныхъ дорогъ до 53,6% общей сѣти; тогда какъ

[48]) Annuaire statistique de la France. Paris 1894.

Европа, еще въ 1875 году занимала первое мѣсто по длинѣ своей желѣзнодорожной сѣти, ей въ послѣднее время, пришлось уступить это мѣсто американцамъ. Протяженіе всѣхъ европейскихъ дорогъ составляетъ 35,9% общей длины, Азія имѣетъ 5,8%, Австралія 3,1% наконецъ Африка владѣетъ лишь 1,6% всей сѣти.

На долю Россіи, приходится 5,5% общей сѣти, Соединенные Штаты владѣютъ 43% всѣхъ дорогъ, Соединенное Королевство съ главными колоніями (Канадой, Индіей, Австраліей, Капской колоніей), около 17%, Германія около 6,5%, Франція 5,9% Австро-Венгрія 4,3% и т. д.

Желѣзныя дороги всего свѣта, были обслужены подвижнымъ составомъ далеко не въ одинаковой степени и мы полагаемъ не безъинтереснымъ привести здѣсь данныя о подвижномъ составѣ въ 1888 г. (по свѣдѣніямъ Нейманна-Спалларта [49]) и въ 1894 г. (по свѣдѣніямъ взятыми нами изъ оффиціальныхъ статистическихъ ежегодниковъ). Вотъ приблизительныя цифры въ отношеніи Европы и Америки:

Число.	Европа.		Америка.	
	1884	1894	1884	1894
Паровозовъ .	56.551	72.500	29.067	41 500
Пассажирскихъ и почтовыхъ вагоновъ. . . .	116 516	146.000	21.145	32.000
Товарныхъ и багажныхъ вагоновъ . .	1.501,506	1.805,000	924.343	1.314,000

Европейская сѣть, была очевидно гораздо лучше обслужена нежели американская, такъ какъ при

[49]) Uebersichten der Weltwirthshaft vou D-r. Neumann-Spallart.

меньшемъ числѣ верстъ, она имѣла гораздо большее число какъ локомотивовъ, такъ равно пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ.

Относительно перевозки пассажировъ и грузовъ К. Фонъ-Шерцеръ [50]), даетъ слѣдующія данныя о движеніи по дорогамъ въ прежнее время. По его свѣдѣніямъ, по Европейскимъ желѣзнымъ дорогамъ, было перевезено пассажировъ въ 1860 г.: 343 милліоновъ, въ 1870 г.—733, въ 1882 г.—1395 (по Нейманну-Спалларту 1371 милл.), наконецъ за 1892—1894 г.г. можно принять цифру въ 2165 милліоновъ.

Грузовъ по европейскимъ дорогамъ было перевезено въ 1860 г. 9 милліардовъ пудовъ, въ 1870 г. 24 милліарда, въ 1882 г. 44 милліарда, въ 1892 г.—1894 г. около 57 милліардовъ пудовъ.

Въ Соединенныхъ Штатахъ перевозки пассажировъ и грузовъ росли въ слѣдующей пропорціи, пассажировъ было перевезено въ 1870 г. 110 милліоновъ, въ 1882 г.—270 милл., въ 1893 г.—629 милліоновъ; грузовъ въ 1870 г. было перевезено 9 милліардовъ пудовъ, въ 1882 г.—17,7 милліард., въ 1893 г.—47 милліардовъ пудовъ.

Вообще-же общее число перевезенныхъ по желѣзнымъ дорогамъ всего свѣта, пассажировъ, для 1892—1894 г. можетъ быть принято въ 3.200 милл., перевозки грузовъ достигли 110 милліардовъ пудовъ.

Польза приносимая желѣзными дорогами человѣчеству, не поддается разсчету, потому что массовыя перевозки, какъ пассажировъ, такъ и грузовъ, какія имѣютъ мѣсто сейчасъ, не могли бы быть производимы безъ желѣзныхъ дорогъ. Какъ бы сокращая разстояніе между разными пунктами,

---

[50]) Das wirthschaftliche Leben der Völker von D-r K. vou Scherzer Leipzig 1885 г.

желѣзныя дороги уравниваютъ цѣны предметовъ потребленія, тѣмъ возвышая общее благосостояніе. Предметы, раньше недоступные для массы населенія, благодаря удешевленію и ускоренію перевозокъ, становятся доступными для всѣхъ потребителей.

Американцы, больше чѣмъ кто-либо, поняли выгоды приносимыя желѣзными дорогами и не остановились передъ издержками для громадной сѣти, съ одной стороны открывъ тѣмъ европейскіе рынки для своихъ сельско-хозяйственныхъ продуктовъ, съ другой сдѣлавъ доступными предметы европейскаго производства, для американскихъ потребителей.

У насъ, до сихъ поръ, къ сожалѣнію, сознаніе въ необходимости постройки желѣзныхъ дорогъ росло очень медленно и наша сѣть желѣзныхъ дорогъ совершенно не отвѣчаетъ потребностямъ страны, ни по густотѣ населенія, ни по пространству, занимаемому Россіей.

Въ таблицѣ № 2 (см. приложенія) мы приводимъ, пространства разныхъ государствъ, численность населенія, длину желѣзныхъ дорогъ, а также число верстъ желѣзныхъ дорогъ на 100 квадр. верстъ и на 10.000 жителей. Изъ этой таблицы читатель усмотритъ, что въ Европейской Россіи (60 губерній) на 100 кв. вер. къ концу 1894 г. было 0,6 верстъ дорогъ, въ Финляндіи 0,7 верстъ, на Кавказѣ 0,4 вер. Съ другой стороны, въ западно-европейскихъ государствахъ и въ Америкѣ приходилось дорогъ, въ Германіи 8,6 верстъ на 100 кв. верстъ пространства, въ Великобританіи 11,4 въ Швейцаріи 8,81 въ Австро-Венгріи 4,9, въ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ 3,9, въ Канадѣ лишь 0,3, въ Мексикѣ 0,6 и т. д.

Еще худшее, замѣчается у насъ отношеніе числа

дорогъ. къ числу населенія. Такъ, на 10.000 жителей въ Европейской Россіи (безъ Финляндіи), желѣзныхъ дорогъ приходилось 3,1 версты, въ Финляндіи 9,3 версты, на Кавказѣ (Сѣверномъ и въ Закавказьѣ) 2,6, въ средней Азіи 2,5 версты, сравнительно съ 8 вер. на 10 тысячъ жителей въ Германіи, 6,5 вер. въ Австро-Венгріи, 8,1 вер. въ Великобританіи, 9,6 во Франціи, 39,9 верстъ въ Сѣв. Амер. Соед. Штатахъ, 47 вер. въ Канадѣ, 29.1 вер. въ Аргентинѣ и т. д.

Россія оказывается обслуженной желѣзными дорогами слабѣе, нежели многія государства, не только Европы, но и Америки. Даже въ Австраліи уже имѣется по 47,6 вер. желѣзныхъ дорогъ на 10 тыс. жителей.

Затраты на постройку желѣзныхъ дорогъ на всемъ свѣтѣ, показаны въ таблицѣ № 3 (см. приложенія), къ которой мы и отсылаемъ интересующихся стоимостью дорогъ въ разныхъ государствахъ здѣсь же приводимъ общую стоимость, которая за всю европейскую сѣть въ 225.754 верстъ доходила до около 33.864,3 милл. кредитныхъ рублей или около 150 тысячъ рублей кредитныхъ на версту.

Всѣ остальныя дороги на всѣмъ свѣтѣ, на длину дорогъ въ 402.431 верстъ обошлись въ 30.598,1 милл руб. кред. или на версту около 76.000 рублей кредитныхъ. На общую сѣть въ 628.185 верстъ было всего затрачено 64.462 милл. кред. рублей, что равняется около 43 милліард. металич. рублей.

Европейскія желѣзныя дороги, какъ мы видѣли были лучше обслужены подвижнымъ составомъ; многія дороги были построены въ 2 и больше путей, станціи на европейскихъ дорогахъ отличаются роскошью, не извѣстной въ Америкѣ и въ другихъ

заатлантическихъ странахъ, городскія станціи въ большихъ городахъ Европы, стоютъ большихъ денегъ, такъ какъ во многихъ городахъ приходилось строить искуственныя сооруженія съ цѣлью попасть въ центральную часть города.

Но дороги въ Америкѣ, тѣмъ не менѣе вполнѣ отвѣчаютъ своей цѣли, перевозить массы грузовъ дешево и скоро, пассажирскій-же тарифъ у американцевъ дороже нашего.

Въ приложеніяхъ имѣются 2 діаграммы, показывающія во 1-хъ, увеличеніе длины желѣзныхъ дорогъ по годамъ на всемъ свѣтѣ и во 2-хъ, увеличеніе, длины желѣзныхъ дорогъ въ Европѣ.

Изъ второй діаграммы можно усмотрѣть быстрое удлиненіе нашей сѣти съ 1865 по 1875 г.; въ процентахъ къ общей Европейской сѣти, Россія въ 1845 году имѣла лишь 0,5%, въ 1855 г.—3,4%, въ 1865 г.—5%, въ 1875 участіе Россіи уже достигло цифры 13%, въ 1880—13,40%, а такъ какъ съ того времени западно-европейскія государства мало строили дорогъ, то Россія не только удержала за собой долю участія въ общей сѣти, но еще увеличила ее до 13,8%. Въ слѣдующей главѣ мы будемъ говорить о финансовыхъ результатахъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

ГЛАВА II.

Общія затраты на желѣзныя дороги въ Россіи, валовой доходъ, эксплоатаціонные расходы и чистый доходъ.

Постройка желѣзныхъ дорогъ въ Россіи.

Сооруженіе желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, началось въ 1836 г., постройкою линіи между С.-Петербургомъ и Павловскомъ.

Затѣмъ, въ 1842 г. возникъ вопросъ о соединеніи Москвы съ Петербургомъ желѣзной дорогой. Противъ подобнаго предпріятія, возсталъ тогдашній Министръ Финансовъ Графъ Канкринъ, считавшій, что желѣзная дорога: „не составляетъ предмета естественной необходимости и что она усилитъ наклонность къ ненужному передвиженію съ мѣста на мѣсто". Такое мнѣніе раздѣлялось очень многими. Но тѣмъ не менѣе по волѣ Императора Николая Павловича, указомъ, изданнымъ въ Февралѣ 1842 г., было повелѣно строить Николаевскую дорогу на средства правительства. Къ постройкѣ дороги было приступлено въ Іюнѣ 1843 г., открытіе же движенія послѣдовало 1 Ноября 1851 г.

Первые годы послѣ открытія движенія по Николаевской желѣзной дорогѣ, она давала лишь убытки, не покрывая даже эксплоатаціонныхъ расходовъ.

По свѣдѣніямъ И. С. Бліоха [51]), до 1857 г. для Николаевской желѣзной дороги было сдѣлано займовъ,

---

[51]) Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на экономическое состояніе Россіи. С.-Петербургъ 1878.

какъ внѣшнихъ такъ и внутреннихъ, всего на 99.963.400 руб. номинальнаго капитала, за которые дѣйствительно поступили 93.948.135 рублей. Изъ этой суммы, было употребленно на сооруженіе дороги 66.854.114 руб., остальные же 27.094.021 руб. составляли проценты уплоченные во время постройки дороги и погашенія. Къ 1862 г. суммы затраченныя на постройку, передержки при эксплоатаціи и платежи по займамъ, достигли цифры 131.420.402 рубля, что на версту дороги составило по 217.583 руб.

Насколько дорого производилась постройка Николаевской желѣзной дороги видно между прочимъ изъ слѣдующаго. Балластъ на всю линію обошелся въ 4.717.000 руб. или по 7807 руб. съ версты, укладка верхняго строенія и путей въ 2,138.000 руб. или по 3538 руб, съ версты. На дорогахъ, построенныхъ лишь нѣсколько позднѣй, балластъ съ версты обходился въ 1380 до 1955 руб., укладка верхняго строенія и путей по 275 руб.

Спустя пять лѣтъ послѣ открытія всей дороги, чистый доходъ (т. е. валовой доходъ—эксплоатаціонные расходы), составилъ 796 тыс. руб.; въ 1857 г. доходъ этотъ возросъ до 2.584,000 руб., затѣмъ въ 1865 г., чистый доходъ составилъ 4.238.000 руб., а въ 1868 г. уже 7.249.000 руб. (15.715.000 валовой доходъ, 8.466.000 руб. эксплоатаціонныхъ расходовъ, или на версту дороги дохода по 26.018 руб., расходовъ по 14.003 руб.). Къ 1890 г., валовой доходъ по Николаевской желѣзной дорогѣ возросъ до 21,8 милл. руб. (36.166 руб. на версту), при расходахъ въ 10.1 милл. руб. (16.715 руб. съ версты), такимъ образомъ расходъ составлялъ 46,2% валоваго дохода. Въ 1893 г. валовой доходъ Николаевской дороги составилъ 25,2 милл. руб. или по 41.773 руб, съ

версты, расходы составляли 11,3 милл. руб. или по 18.688 руб. съ версты, Чистый доходъ доходилъ до 14 милл. рублей по 23.085 руб. съ версты.

Къ концу 1893 года долги Николаевской желѣзной дороги доходили до 156.237,500 [52]) руб, мет. и 30.260.862 руб. кред. Собственно дорога, по выпущеннымъ займамъ, за исключеніемъ потерь по реализаціи и увеличенія капиталовъ вслѣдствіе конверсій, выручила 114.377.038 руб. мет., такимъ образомъ стоимость ея была по 187.811 руб. метал. *на версту*. Если же считать, какъ оно и будетъ вѣрнѣй, нарицательный капиталъ значащійся долгомъ за Николаевской желѣзной дороги, то затраты *на версту* дороги въ металлическихъ руб. (считая 1 руб. мет.=1 р. 50 к. кред.), достигнутъ 289.674 мет. руб. или 434.511 руб. кред. Чистый доходъ въ 23.085 руб. на версту, составлялъ такимъ образомъ 5,3% на весь нарицательный капиталъ, значащійся долгомъ за Николаевской желѣзной дорогой.

Насколько обременительны были условія, при которыхъ приходилось строить дороги въ Россіи, видно изъ того, что при реализаціи 4% облигацій Николаевской желѣзной дороги въ 1867, 1868 и 1869 г.г., было выручено 59,37 до 63¼ за 100, На нарицательный капиталъ въ 76 милл. руб. Правительство получило въ 1867—1868: 54.318.692 руб.; второй выпускъ облигацій далъ 56,1 милл. руб.

Въ Венгріи, какъ мы приводили въ главѣ I, настоящаго изслѣдованія, расходы по реализаціи обходились въ 20.537 руб. кред. на версту пути. При общей стоимости дорогъ въ 1169,8 милл. руб. кр., реализація обошлась въ 242 милл. руб., т. е. около 20% на нарицательный капиталъ.

---

52) Статистическій сборникъ Министерства Путей Сообщенія выпускъ 40 С.-Петербургъ 1895.

Реализація капитала для Николаевской желѣзной дороги, какъ мы видѣли обошлась еще дороже.

30—40 лѣтъ тому назадъ, въ прибыльность желѣзно-дорожныхъ предпріятій еще мало вѣрили, почему цѣны желѣзно-дорожныхъ акцій и облигацій очень колебались, при томъ и капиталы были дороже. Повсюду, реализація капиталовъ для желѣзно-дорожныхъ предпріятій, стоила очень дорого и Россія конечно не составила исключенія изъ общаго правила.

Въ послѣднее время, какъ общеизвѣстно, процентъ на капиталъ вездѣ понизился; отчасти поэтому, отчасти потому что желѣзнодорожныя предпріятія заслужили довѣріе капиталистовъ, сейчасъ оказывается возможнымъ, реализировать облигаціи желѣзныхъ дорогъ, по много высшему курсу чѣмъ раньше.

Какъ бы то ни было, но первая большая желѣзная дорога построенная у насъ, сначала не покрывала даже эксплоатаціонные расходы, при томъ это была дорога, соединяющая двѣ столицы, а это конечно не могло поощрять къ дальнѣйшей постройкѣ.

Въ тоже самое время, Крымская война, самымъ нагляднымъ образомъ доказала невыгодность и трудность защиты границъ безъ дорогъ; съ другой стороны, постепенно созрѣвало сознаніе, что при недостаткѣ нашихъ водяныхъ сообщеній, замерзающихъ въ теченіи 6 зимнихъ мѣсяцевъ, мелѣющихъ лѣтомъ и притомъ еще изливающихся въ наименѣе благопріятныхъ для нашей внѣшней торговли мѣстахъ, производительныя силы государства безъ рельсовыхъ путей, не могли бы быстро развиваться; преимущества желѣзныхъ дорогъ въ смыслѣ ускорѣнія и удешевленія перевозокъ, уже начали чувствоваться всѣми.

Благодаря этому настроенію въ обществѣ и въ правительственныхъ сферахъ, въ Январѣ 1857 г.

вслѣдъ за окончаніемъ Крымской войны, состоялось разрѣшеніе группѣ капиталистовъ, образовать акціонерное общество съ капиталомъ въ 250 милл. руб., подъ названіемъ: Главное Общество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, для сооруженія линій:

1) Отъ С.-Петербурга въ Варшаву, съ вѣтвью до Прусской границы;

2) Изъ Москвы въ Нижній Новгородъ;

3) Изъ Москвы въ Ѳеодосію.

4) Изъ Орла или Курска въ Либаву.

Правительство даровало, въ металлической валютѣ, гарантію 5% чистаго дохода на капиталы Общества, разсчитанные по 62.500 руб. съ версты для всѣхъ дорогъ, кромѣ вѣтви къ Прусской границѣ, для которой оцѣнка сдѣлана по 69.000 рублей съ версты.

Первоначальный выпускъ акцій Главнаго Общества на сумму 75 милл. руб., въ виду предшествовавшихъ громадныхъ выпусковъ бумажныхъ денегъ изгнанія вкладовъ изъ банковъ и металлической гарантіи, былъ покрытъ съ излишкомъ, и значительнѣйшая часть акцій съ выгодою для учредителей, была помѣщена ими внутри государства. Состоявшійся, затѣмъ, въ 1858 году выпускъ облигацій, на сумму 35 милл. рублей, также былъ покрытъ съ излишкомъ.

Но капиталовъ этихъ было недостаточно для окончанія не только сѣти, но даже начатыхъ построекъ С.-Петербурго-Варшавской и Нижегородской дорогъ, и потому въ 1861 году Общество пыталось сдѣлать новый выпускъ 4% облигацій. Но обстоятельства нашего денежнаго рынка и кредита самаго Общества до того измѣнились, что, не смотря на весьма выгодныя, предлагаемыя Обществомъ, условія, выпускъ не могъ состояться, а облигаціи могли найти помѣщеніе лишь на сумму 2.359.000 руб.

Курсъ акцій Главнаго Общества понизился также слишкомъ на 10%, такъ что Общество нашлось въ безвыходномъ положеніи, и правительство должно было оказать, для окончанія работъ, пособіе составлявшее 33 милл. руб. и освободить Общество отъ обязательства строить дороги изъ Москвы въ Ѳеодосію и изъ Орла или Курска въ Либаву.

Постройка дорогъ, оконченныхъ Главнымъ Обществомъ, обошлась:

С.-Петербурго-Варшавской 125,1 милл. рублей, на версту 104 т. руб. или на 57% дороже предположеннаго.

Нижегородской 36 милл. руб.; на версту 88 т. р. или на 41% дороже предположеннаго.

Въ 1858 г. Рижскимъ биржевымъ комитетомъ, былъ возбужденъ вопросъ объ испрошеніи концессіи на постройку Риго-Двинской и Двинско-Витебской жел. дор. Было образовано Общество съ капиталомъ въ 10,2 милл. руб. мет., съ $4^1/_2$% гарантіей Правительства. Но капиталъ этотъ оказался недостаточнымъ и впослѣдствіи увеличенъ выпускомъ облигацій на 1,300.000 руб., такъ что стоимость Риго-Двинской дороги, обошлась въ 53.561 руб. на версту. По системѣ принятой для Риго-Двинской ж. д., выстроена и Двинско-Витебская съ капиталомъ въ 66.872 руб. мет. на версту, съ гарантіей Правительства въ 5%.

Въ томъ же 1858 г. разрѣшена постройка Волго-Донской, а въ 1859 г. Московско-Ярославской, Саратовской и Риго-Митавской желѣзныхъ дорогъ. Общества Волго-Донской, Московско-Ярославской и Риго-Митавской—не могли найдти средствъ, для исполненія принятыхъ на себя обязательствъ и только впослѣдствіи, оказалось возможнымъ ихъ исполнить.

Акціи Общества Саратовской желѣзной дороги понизились въ цѣнѣ на 50% и, не смотря на отдаленіе сроковъ постройки и увеличеніе гарантіи до 5%, оказалось невозможнымъ собрать капиталъ. Вслѣдствіе этого, въ Январѣ 1863 г. Правительство вынуждено было разрѣшить Обществу ограничиться постройкою дороги до Рязани съ правомъ выпуска облигацій на 5 милл. рублей. Такимъ образомъ, гарандированный строительный капиталъ составилъ 62.000 руб. мет. на версту, и Общество получило названіе Московско-Рязанской ж. д. Въ послѣднее время, съ постройкой дороги отъ Разани въ Казань, Московско-Рязанская ж. д., была переименована въ Московско-Казанскую.

Въ виду того, что на постройку дороги отъ Москвы, къ Черному морю, не находилось предпринимателей (раньше выданныя концессіи не были исполнены), Правительство само взялось за дѣло постройки дороги отъ Одессы до Балты и отъ Москвы до Курска. Для продолженія дороги отъ Курска до Таганрога и Ростова, въ 1865 году не могли найдти капиталовъ и это предпріятіе, осуществилось лишь позднѣе.

Въ 1865 году была выдана концессія на постройку Рязанско-Козловской ж. д., при чемъ капиталъ этого Общества былъ образованъ выпускомъ 7.825 акцій по 100 фунт. стерл. каждая и 54.000 облигацій по 200 прусскихъ талеровъ, что при длинѣ дороги въ 197 верстъ составило по 75.965 руб. метал. При тогдашнемъ курсѣ, это составляло по 91.158 руб. кред на версту. Правительствомъ было гарантировано Обществу на вышеозначенный капиталъ 5% чистаго дохода и 1/10% погашенія.

При постройкѣ Рязанско-Козловской дороги, въ

первый разъ встрѣчаемся съ двумя нововведеніями; во 1-хъ, до постройки этой дороги, капиталы Общества образовались преимущественно посредствомъ выпуска акцій, которыя въ виду риска, какой, по всеобщему мнѣнію, представляла постройка, не пользовались разположеніемъ капиталистовъ; съ этого же времени является обратная пропорція; облигаціи составляютъ приблизительно $^3/_4$ капитала, а акціи получаютъ второстепенное значеніе, только $^1/_4$ часть всего капитала; во 2-хъ, выпускъ облигацій производится въ прусскихъ талерахъ, съ цѣлью открыть для ихъ помѣщенія Германскіе рынки. Затѣмъ дорога была открыта для движенія въ короткій, не бывалый до того времени, срокъ. Постройка отъ Рязани до Козлова была начата весною 1865 г. и окончена 5 Сентября 1866 г. До постройки этой дороги существовало мнѣніе, что необходимо по крайней мѣрѣ 3 года для сооруженія дороги, а потому проценты во время постройки обыкновенно поглощали весьма крупныя суммы.

Въ Маѣ 1866 г. была выдана концессія для постройки Ряжско-Моршанской дороги (по 58.515 руб. мет. на версту), въ Августѣ того же года, выдана Земству Воронежской губерній концессія на постройку Козлово-Воронежской дороги, по цѣнѣ 73.500 руб. на версту. Земствомъ концессія была передана, вновь выступившему на поприще желѣзно-дорожной дѣятельности, строителю, С. С. Полякову.

Въ 1866 г. была выдана концессія на постройку Курско-Кіевской желѣзной дороги, по цѣнѣ въ 75.386 руб. кред, основнаго капитала на версту, а за потерями по реализаціи капитала постройка должна была обойдтись по 59.639 руб. кред. на вер-

сту. Въ настоящее время, дорога переименована въ Московско-Кіево-Воронежскую, причемъ путь отъ Курска до Воронежа уже открытъ для движенія, а дорога отъ Москвы чрезъ Брянскъ на соединеніе съ участкомъ Курскъ-Кіевъ—строится.

Въ 1867 г. была выдана новая концессія на постройку Риго-Митавской ж. д., съ гарантіей въ $5^1/_{12}$% на строительный капиталъ въ 68.000 руб. мет. съ версты, затѣмъ въ томъ же году разрѣшена постройка Поти-Тифлисской ж. д. по цѣнѣ въ 61.930 р. мет. на версту.

Концессія на постройку желѣзной дороги отъ Курска до Харькова, какъ части Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги была выдана въ Мартѣ 1868 г. С. С. Полякову по цѣнѣ 68.000 руб. мет. съ версты.

Въ концѣ 60-хъ годовъ, общество охватила желѣзно-дорожная горячка, явились предложенія со стороны Земствъ гарантировать доходность дорогъ и Правительство сочло для себя болѣе выгоднымъ, отказаться отъ системы концессій съ гарантіей, замѣною гарантіи Правительства, денежнымъ участіемъ. Такимъ путемъ предполагалось серьезно заинтересовать Земства, въ дѣлѣ постройки дорогъ.

На такихъ условіяхъ въ первый разъ выдается концессія Земству Борисоглѣбскаго уѣзда, въ 1868 г., на построеніе дороги отъ станція Грязи до города Борисоглѣбска, длиною въ 192 версты. По условіямъ этой концессіи, необходимый капиталъ исчислялся по 70.000 руб. мет. за версту и составлялся выпускомъ однѣхъ акцій. Правительство вовсе не гарантировало дохода на этотъ капиталъ, а только участвовало само въ подпискѣ на акціи на сумму 5 милл. руб. нарицательной ихъ стоимости, по курсу

80 за 100. Земство-же гарантировало по всѣмъ акціямъ наименьшій доходъ въ $2^1/_2$%, т. е. 336.000 р. ежегодной по нимъ уплаты. Годомъ позднѣй, Общество Грязе-Борисоглѣбской дороги, ходатайствовало о полученіи концессіи на продолженіе дороги до Царицына. Въ Іюнѣ 1869 г. послѣдовало окончательное утвержденіе концессіи за земской Грязе-Борисоглѣбской желѣзной дорогой.

Весь основный капиталъ Общества Грязе-Царицынской желѣзн. дор. былъ опредѣленъ въ 36,8 милл. руб. мет.: для перваго отдѣленія—въ 13,4 милл. руб. мет. (отъ Грязей до Борисоглѣбска), для втораго въ 23,4 милл. руб. мет. (отъ Борисоглѣбска до Царицына). Весь капиталъ перваго отдѣленія, состоялъ изъ выпуска акцій, изъ капитала втораго отдѣленія $^1/_3$ образовалась выпускомъ акцій и $^2/_3$—выпускомъ облигацій.

Облигаціи оставило за собой правительство по цѣнѣ 75 мет. руб. за 100 нарицательнаго капитала. Акціи же перваго отдѣленія, вмѣстѣ съ акціями втораго отдѣленія, должны были образовать одинъ общій акціонерный капиталъ, на сумму 21.240,000 мет. руб., которому присваивалась гарантія чистаго дохода въ размѣрѣ 336.000 мет. руб., данная Борисоглѣбскимъ земствомъ на капиталъ перваго отдѣленія дороги.

Вслѣдствіе установившагося въ то время убѣжденія, что устройство желѣзныхъ дорогъ въ Россіи вполнѣ возможно безъ гарантіи Правительства, послѣдовало Высочайшее повелѣніе о пріостановкѣ выдачи концессій съ правительственной гарантіей. При такихъ обстоятельствахъ выдана была. Тамбовскому и Козловскому земству, въ Апрѣлѣ 1868 г., концессія на Тамбово-Козловскую дорогу.

При длинѣ въ 74 версты, поверстная стоимость дороги, была опредѣлена въ 68.919 руб. на версту нарицательнаго капитала, который долженъ былъ состоять изъ 60.78 % акцій и 39,22 % облигацій, на послѣднія вышеупомянутыя земства гарантировало по 5% интереса и 1/12 погашенія.

Въ 1868 г., была выдана концессія на постройку Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги безъ гарантіи правительства. Капиталъ былъ образованъ выпускомъ акцій на сумму 19.320.000 руб. (по 69.000 руб. на версту).

Въ Августѣ того же года была выдана эстляндскому дворянству концессія, также безъ гарантіи, на постройку дороги отъ Балтійскаго порта до С.-Петербурга. Капиталъ дороги былъ опредѣленъ въ 26.390,000 руб. (по 70.000 руб. на версту), причемъ акціи общества въ Ноябрѣ 1870 г., получили 3% металлическую гарантію.—Въ томъ же 1868 г. была выдана концессія на постройку дороги отъ Харькова до Кременчуга, длиною 247 вер. Капиталъ этой дороги былъ опредѣленъ по 57.895 мет. руб. за версту и образованъ выпускомъ на 1/4 негарантированныхъ акцій и 3/4 облигацій, пользующихся кромѣ погашенія, 5% гарантіею правительства.

Концессія на Тамбово-Саратовскую дорогу, длиною 340 верстъ была выдана земствамъ Саратовской губ. и Кирсановскаго уѣзда (Тамбовской губ.), совмѣстно съ обществомъ города Саратова. Капиталъ опредѣленъ въ 27.734,236 руб. металлич. (81.571 руб. мет. съ версты) и образованъ выпускомъ 27,3% акцій и 72,7% облигацій. Земства Саратовской губ. и Кирсановскаго уѣзда (Тамбовской губ.), и общество города Саратова, гарантировали обществу Тамбово-Саратовской дороги со дня выпуска акцій до исте-

ченія срока концессіи 5% чистаго дохода на нарицательный капиталъ въ 7.573,326 мет. руб. и 1/120% погашенія. Облигаціи имѣли быть выпущенными впослѣдствіи, но такъ какъ Общество само не было въ состояніи ихъ реализировать, то правительство въ 1869 г. пріобрѣло таковыя по 66 за 100, съ условіемъ доплаты, если облигаціи эти будутъ реализированы по высшей цѣнѣ. Въ 1871 году, въ силу этаго условія правительство доплатило обществу 1.135,282 руб. кред.

Въ концѣ 1868 г., правительство установило порядокъ выдачи концессій на желѣзныя дороги, посредствомъ правильныхъ торговъ; правила выдачи концессій получили Высочайшее утвержденіе 18-го Октября 1868 г. и заключались въ слѣдующемъ:

1) Концессіи предварительно должны были разсматриваться въ Комитетѣ Министровъ, который при поднесеніи оныхъ на Высочайшее усмотрѣніе, вмѣстѣ съ тѣмъ имѣлъ постановлять — слѣдуетъ ли, въ данномъ случаѣ, вызвать соискателей на конкурренцію между собою.

2) Затѣмъ, Министръ Финансовъ, испрашивалъ всеподданнѣйшимъ докладомъ, Высочайшее соизволеніе на приглашеніе къ конкурренціи лицъ, допущеніе которыхъ онъ признавалъ для дѣла полезнымъ.

3) Предложенія имѣли присылаться къ Министру Финансовъ въ запечатанныхъ конвертахъ и открываться въ Совѣтѣ Министра Финансовъ. Въ засѣданіе Совѣта имѣли приглашаться соискатели.

4) Соискателямъ объявлялось, что Комитетъ Министровъ разсмотритъ предъявленныя предложенія и поднесетъ на Высочайшее благоусмотрѣніе свое заключеніе о принятіи одного изъ предложеній или объ отклоненіи всѣхъ.

На основаніи приведенныхъ правилъ произведено было состязаніе на сооруженіе Московско-Смоленской желѣзной дороги. Высшая изъ предъявленныхъ цѣнъ была 60.000 руб., а низшая 53.290 руб. на версту. Капиталъ Общества составленъ изъ 1/4 негарантированныхъ акцій и 3/4 гарантированныхъ облигацій, реализація коихъ, по концессіи предоставлена самому Обществу. Концессія была выдана лицамъ заявившимъ низшую цѣну.

Затѣмъ въ Декабрѣ 1868 года была выдана концессія на постройку Новоторжской желѣзной дороги длиною 30 верстъ, по цѣнѣ 58.693 руб. на версту безъ правительственной гарантіи.

Постройка Либавской желѣзной дороги была сдана съ торговъ, на основаніи тѣхъ же правилъ, по небывало до тѣхъ поръ низкой цѣнѣ. Можно сказать, что съ постройкой Либавской дороги, началась новая эпоха дешевой постройки дорогъ въ Россіи. Весь капиталъ на дорогу, длиною 294 вер. исчислялся въ 12.789,000 метал. руб., или по 43.500 р., на версту.

8 Іюня 1869 года была концессія на Воронежско-Ростовскую дорогу, причемъ наиболѣе дешевое предложеніе (принятое), было сдѣлано С. С. Поляковымъ. Стоимость постройки этой дороги была опредѣлена по 58.620 руб. на версту. Въ 1873 г. Воронежско-Ростовская дорога слилась съ Козлово-Воронежской. Въ настоящее время дороги этаго общества вошла въ составъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ.

На Скопинскую желѣзную дорогу, также была объявлена конкурренція, на которой низшая поверстная цѣна опредѣлилась по 36.840 руб. кред. на версту.

Затѣмъ постепенно были выданы концессіи на

Брестъ-Граевскую желѣзную дорогу; на Смоленско-Брестскую (по 42 тыс. руб. на версту); на Путиловскую (18 верстъ); на Ливенскую узкоколейную, по 26.233 руб. на версту, причемъ эта дорога длиной въ 54 версты была выстроена въ одинъ годъ. Въ 1870 году была выдана концессія на узкоколейныя: Новгородскую (по 24.377 руб. мет. съ версты) и на Ярославско - Вологодскую (длиной 196 верстъ по 22.450 руб. съ версты).

До 1871 г. были еще выданы концессіи на постройку Орловско-Грязской дороги, Риго-Больдераской и Лодзинской фабричной.

Новыя правила о порядкѣ конкурренціи и выдачи концессій на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ, изданныя въ 1868 г., въ концѣ 1870 года были вновь измѣнены. 26 Декабря 1870 года былъ Высочайше утвержденъ слѣдующій порядокъ, выдачи концессій:

1) Составляется проектъ нормальной концессіи, который, чрезъ Комитетъ г.г. Министровъ, представляется на Высочайшее утвержденіе.

2) Послѣ утвержденія нормальной концессіи, Министръ Путей Сообщенія ведетъ переговоры о постройкѣ проектированной дороги, или съ однимъ, или съ нѣсколькими надежными строителями, по его выбору, и условливается съ однимъ изъ этихъ лицъ, относительно поверстной стоимости постройки.

3) Время выдачи концессіи назначается Высочайшею властью, по всеподданнѣйшему докладу Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія. Опредѣленіе условій, формы и времени выпуска бумагъ лежитъ на обязанности Министра Финансовъ.

4) Министръ Путей Сообщенія, по окончательномъ соглашеніи съ Министромъ Финансовъ, вноситъ предположенія объ окончательной выдачи концессіи, че-

резъ Комитетъ Министровъ, на Высочайшее благоусмотрѣніе.

На основаніи этихъ правилъ, въ Маѣ 1871 г. была выдана нормальная концессія на Лозово-Севастопольскую желѣзную дорогу, и затѣмъ между соискателями устроено частное состязаніе, слѣдствіемъ котораго было то, что въ Іюлѣ 1871 года утвержденъ уставъ Общества этой дороги, по которому образованіе акціонернаго общества опредѣленъ въ 32.670.000 рублей м.; капиталъ этотъ образованъ на $^1/_4$ изъ акцій и $^3/_4$ изъ облигацій; тѣ и другія пользуются правительственною пятипроцентною гарантіею.

Между тѣмъ малодоходность вновь открываемыхъ дорогъ дѣлала помѣщеніе негарантированныхъ акцій невозможнымъ, почему для послѣдующихъ концессій, сталъ примѣняться новый принципъ 15-ти-лѣтней гарантіи. На основаніи этихъ правилъ были выданы концессіи на постройку трехъ дорогъ, а именно: Ряжско-Вяземской, Моршанско-Сызранской и Ростово-Владикавказской.

Въ 1873 г. послѣдовало измѣніе правилъ выдачи концессій, такъ какъ введенныя раньше правила встрѣчали много неудобствъ.

30 Марта 1873 г., утверждены, для разрѣшенія построекъ желѣзныхъ дорогъ, слѣдующія новыя правила:

1) Производятся казенныя изысканія, если они не были произведены раньше.

2) На основаніи этихъ изысканій, составляется разцѣночная и техническая вѣдомость работъ, поставокъ и расходовъ для устройства дороги.

3) Вносятся въ Комитетъ Министровъ соображенія о томъ, къ сооруженію какихъ именно дорогъ можетъ быть приступлено въ теченіи года, причемъ

представляется и заключеніе относительно строительной цѣны каждой дороги.

4) Затѣмъ, по каждой изъ разрѣшенныхъ къ сооруженію линій вносятся соображенія о способѣ исполненія каждаго разрѣшеннаго предпріятія, а именно непосредственно отъ Правительства или же черезъ посредство подлежащаго къ образованію желѣзно-дорожнаго акціонернаго Общества. При этомъ, на случай предоставленія предпріятія акціонерному Обществу, Министръ Путей Сообщенія представляетъ въ Комитетъ Министровъ проектъ устава такаго Общества и техническихъ условій по сооруженію и эксплоатаціи желѣзной дороги, съ опредѣленіемъ въ уставѣ основнаго капитала Общества, вида и размѣра правительственнаго къ составленію онаго содѣйствія и надлежащихъ мѣръ обезпеченія, какъ выгодъ Общества, такъ и затратъ правительственныхъ.

5) По разсмотрѣніи въ Комитетѣ Министровъ предположеній Министра Путей Сообщенія, Комитетъ подвергаетъ на Высочайшее утвержденіе заключеніе свое о выборѣ, для сооруженія дороги, одного изъ указанныхъ двухъ способовъ.

6) Если въ числѣ предположенныхъ къ сооруженію дорогъ находятся вѣтви, примыкающія къ существующимъ желѣзнымъ дорогамъ, то Министръ Путей Сообщенія можетъ, буде признаетъ то полезнымъ, войдти по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, въ переговоры съ Обществомъ, владѣющимъ дорогою, къ которой примыкаетъ проектированная вѣтвь, о передачѣ этому Обществу постройки и эксплоатаціи вѣтви; о послѣдующемъ также представляется Министру Путей Сообщенія, черезъ Комитетъ Министровъ, на Высочайшее утвержденіе.

7) Въ томъ случаѣ, когда, на основаніи настоящихъ правилъ, послѣдуетъ разрѣшеніе постройки дороги посредствомъ вновь учреждаемаго акціонернаго общества, то сіе послѣднее образуется слѣдующимъ порядкомъ:

а) Министръ Путей Сообщенія публикуетъ Высочайше утвержденные для дороги:

аа) уставъ акціонернаго Общества, бб) техническія условія и вв) разцѣночную и техническую вѣдомости.

Затѣмъ Министръ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ, образуетъ Правительственную Учредительную Коммиссію.

б) Коммиссія, съ утвержденія Министра Путей Сообщенія, публикуетъ отъ имени Министерства, приглашенія къ публичной подпискѣ на акціи учреждаемаго Общества.

в) По закрытіи подписки, Коммиссія производитъ разверстку.

г) Разверстка акцій производится соразмѣрно количеству акцій, подписанныхъ каждымъ, съ опредѣленнымъ, при объявленіи подписки, правомъ на преимущество для подписавшихся на меньшее количество.

Вышеприведенныя правила, были установлены въ видахъ строить и эксплоатировать вновь устраиваемыя дороги на капиталы мелкихъ акціонеровъ, съ устраненіемъ крупныхъ.

Первый опытъ примѣненія этихъ правилъ на дѣлѣ, былъ сдѣланъ при образованіи акціонерныхъ капиталовъ Обществъ по подпискѣ, на сооруженіе дорогъ: Оренбургской, Фастовской, Привислянской и Уральской.

Капиталы этихъ Обществъ были образованы на 1/4 изъ акцій и на 3/4 изъ облигацій, которыя Правительство оставило за собой по 88 руб. за 100.

Подписка на акціи всѣхъ 4 дорогъ доказала, что подписывались, главнѣйшимъ образомъ, лишь крупные капиталисты, тѣ же желѣзнодорожные строители, на занятые за высокіе проценты у банковъ и частныхъ лицъ капиталы, или-же мелкіе аферисты и только въ исключительныхъ случаяхъ другія лица и то также съ цѣлью немедленно, съ ожидавшейся высокой преміей, продать свои акціи.

Результатъ оказался тотъ, что всѣ 4 дороги остались въ рукахъ тѣхъ-же строителей, которыхъ новыми правилами предполагалось устранить.

Строительные капиталы вышеупомянутыхъ четырехъ обществъ, образованные по подпискѣ составляли:

	Длина. верстъ.	Основной капиталъ. въ акціяхъ рублей металлическихъ.	Основной капиталъ. въ облигаціяхъ. рублей металлическихъ.	Строительная цѣна на версту мет. руб.
Оренбургская.	510	5.423,750	19.271,250	50.333
Уральская. . .	616	8.234,500	24.703,500	53.480
Фастовская. .	348	3.674,000	11.022,000	43.497
Привислянская.	503	5.187,500	15.562,500	41.250

Мы привели подробныя данныя о постройкѣ дорогъ въ первое время ихъ строительства, съ цѣлью ознакомить читателя съ тѣми препятствіями, какія приходилось преодолѣвать Правительству, для приведенія своей программы постройки дорогъ въ Россіи, въ исполненіе. Приходилось привлекать капиталы на желѣзнодорожныя предпріятія, гарантируя ихъ доходность, но даже и въ такихъ случаяхъ не всегда удавалось осуществлять намѣченныя предположенія о постройкахъ дорогъ.

Къ 1876 г. по свѣдѣніямъ И. С. Бліоха, общее протяженіе всѣхъ построенныхъ къ тому времени дорогъ, составляло 17.658 верстъ, потребовавшихъ реализаціи акцій и облигацій на громадную для того времени сумму въ 1,336,7 милл. кред. рублей, что составляло на версту дороги по 77.400 руб. Строительная стоимость постройки всей тогдашней сѣти составила 1.136,7 милл. кред. рублей или по 64.200 руб. кред. на версту; такимъ образомъ на реализацію капиталовъ было истрачено 200 мил. рубл. или по 13.200 руб. на версту.

Объ увеличеніи желѣзно-дорожной сѣти въ Россіи общей стоимости дорогъ и стоимости на версту.

Съ начала постройки и до конца 1875 г., длина нашихъ желѣзныхъ дорогъ и стоимость ихъ постройки въ 1838 и 1845 г.г., затѣмъ по пятилѣтіямъ, измѣнялись слѣдующимъ образомъ:

ГОДА.	Открыто дорогъ въ теченіи показаннаго врем., верстъ.	Открыто къ концу послѣдняго года верстъ.	Строительная стоимость открытыхъ къ концу послѣдняго года дорогъ милл. кред. рублей.	На версту дороги въ тысяч. руб.
1838	25	25	2,5	100,3
1845	20	45	3,8	85,6
1846—1850	422,5	467,5	43,8	93,6
1851—1855	511,7	979,2	119.8	122,3
1856—1860	511,7	1.490,9	170,5	114,4
1861—1865	2.075,2	3.566,1	344,9	96,7
1866—1870	6.529,3	10.095,4	765,7	75,8
1871—1875	7.562,4	17.657,8	1.136,7	64,2

Изъ этихъ цифръ видно, какую громадную роль въ дѣлѣ постройки дорогъ, имѣло десятилѣтіе 1866—1875 г.г. Беря общую сѣть желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, безъ Финляндіи и Средней Азіи, къ концу 1894 г. въ 31.219 верстъ, мы видимъ, что лишь за упомянутое

десятилѣтіе, протяженіе построенныхъ дорогъ составило 45% общей длины. Стоимость построенныхъ въ 1866—1875 г.г. 14.092 верстъ, составляла около 792 милл. кред. рублей или 56 тыс. кред. руб. на версту.

До конца 50-хъ годовъ, постройка дорогъ, какъ мы видѣли изъ вышеприведенныхъ цифръ, шла медленно, но за то съ 1861 по 1875 г., сравнительно въ короткое время, были построены главныя магистральныя дороги Россіи.

До 1894 г. включительно, по пятилѣтіямъ и за послѣдніе 4 года, длина дорогъ измѣнялась слѣдующимъ образомъ:

	Построено за показанные годы верстъ.	Всего къ концу послѣдняго года вер.
1876—1880	3.409,4	21.067,2
1881—1885	2.825,7	23.892,9
1886—1890	3.173,0	27.065,9
1891—1894	4.153,1	31.219,0

Въ послѣднее время, постройка дорогъ у насъ вновь стала производиться въ большихъ размѣрахъ, и надо надѣяться, что Россія по протяженію своихъ дорогъ, среди европейскихъ государствъ, скоро займетъ подобающее ей мѣсто.

Къ концу 1893 г. [53]) стоимость построенныхъ 29.394 вер.—41 версты (Ириновская дорога), стоимость которыхъ не извѣстна, и еще не оконченныхъ постройкой 1.734 вер., всего 31.087 верстъ желѣзныхъ дорогъ составляла:

За 12.441 версту казенныхъ дорогъ значится долговъ въ акціяхъ

[53]) См. статистическій сборникъ Министерства Путей Сообщенія выпускъ 4-ой С.-Петербургъ 1895 г.

и облигаціяхъ:- въ металлическихъ руб.	558.178,140
въ кредитныхъ рубл.	264.264,901
Переводя кредитные въ металлическіе руб. по курсу 1 мет. руб.= 1 р. 50 к. кред. всего метал. руб. или на версту 59.027 металлическихъ руб.	734.354,740
Скидывая потери при реализазаціи и увеличеніе капиталовъ благодаря конверсіямъ.	119.713,515
Получается сумма строительнаго капитала въ металлическихъ рубляхъ	614.641,225
Что на версту дороги составляетъ металлическихъ руб. . .	49.404
кредитныхъ руб.	74.106
На постройку 18.646 верстъ частныхъ дорогъ (съ тѣхъ поръ многія частныя дороги перешли въ казну), было выпущено акцій и облигацій въ мет. руб.	1.055.697,293
въ кред. руб.	542.017,892
Переводя кредитные, въ металическ. руб. по курсу 1 мет. руб.= 1 р. 50. кред. руб.	
всего металлическихъ рублей. или на вер. 75.997 мет. руб.	1.417.042,555
Скидывая потери при реализаціи и увеличеніе капитала благодаря конверсіямъ	237.979,000
Получается сумма строительнаго капитала въ металлическихъ руб.	1.179.063,555
что на версту дороги составляетъ: металлическихъ руб. . .	63.234
кредитныхъ рубл.	94.851

Какъ видно изъ приведенныхъ данныхъ, общая стоимость какъ казенныхъ, такъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ къ концу 1893 года составляла:

металлическихъ руб.	1.613.875.433
кредитныхъ руб.	806.282.793
Или переводя кредитные руб. въ металлическіе и на оборотъ по курсу $1^1/_2$ кред. руб.=1 руб. метал., всего металлическихъ руб.	2.151.397.295
всего кредитныхъ рублей .	3.227.095.942

Что на версту дороги составляетъ по 69.205 мет. руб. или по 103.807 кред. руб., въ томъ числѣ были потери при реализаціи капиталовъ и отъ конверсій, составлявшія 119.713.515 руб. мет. для казенныхъ и 237.979.000 руб. мет. для частныхъ дорогъ, всего 357.692.515 руб. мет. или по 11.503 руб. мет. на версту, такимъ образомъ, строительная стоимость составляла по 57.702 руб. мет. на версту.

О валовыхъ доходахъ и расходахъ, а также чистыхъ доходахъ по общей сѣти желѣзныхъ дорогъ.

Мы раньше приводили данныя о длинѣ строившихся дорогъ по пятилѣтіямъ и о стоимости постройки, теперь же взглянемъ на валовые доходы, расходы и чистые доходы отъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, начиная съ 1857 года.

Всего было получено валоваго дохода, а также чистаго дохода, за исключеніемъ расхода.

Года.	Длина къ концу г.	Валовой доходъ. Вообще мил. руб.	Валовой доходъ. На версту дор. руб.	Валовой расходъ. Вообще мил. руб.	Валовой расходъ. На версту дор. руб.	Чистый доходъ. Вообще мил. руб.	Чистый доходъ. На версту дор. руб.
1857	1092	9,5	9542	7,3	7290	2,2	2251
1858	1092	9,7	8862	6,4	5887	3,3	2975
1859	1250	11,6	9533	8,3	6795	3,3	2738
1860	1490[54])	11,9	9028	8,4	6327	3,5	2701
Въ среднемъ		10,7	9241	7,6	6575	3,1	2666

[54]) Сборникъ свѣдѣній по Россіи за 1883 г. СПБ. 1886 г.

Какъ видно изъ этихъ цифръ за 1857 и 1858 гг. длина дорогъ въ Россіи оставалась безъ измѣненій и чистый доходъ раньше открытыхъ дорогъ возросъ: съ удлиненіемъ сѣти въ 1859 году и 1860 году чистые поверстные доходы вновь упали, что очень естественно, такъ какъ только что открытыя дороги уменьшали средній поверстный доходъ.

Въ слѣдующее пятилѣтіе доходы и расходы составляли.

Года.	Средняя годовая длина эксплоатир. дор. верстъ.	Валовой доходъ. Вообще мил. руб.	Валовой доходъ. На версту рублей.	Валовой расходъ. Вообще мил. руб.	Валовой расходъ. На версту рублей.	Чистый доходъ. Вообще мил. руб.	Чистый доходъ. На версту рублей.
1861	1709	13,3	7777	9,4	5498	3,9	2279
1862	2424	18,0	7421	12,5	5156	5,5	2265
1863	3202	23,2	7244	13,3	4312	9,4	2932
1864	3302	24,7[55])	7374	15,4	4584	9,3	2790
1865	3375	27,3	8118	16,7	4976	10,6	3142
Средн. выводъ		21,3	7587	13,6	4905	7,7	2682

Валовой доходъ, какъ видно изъ этихъ цифръ, съ 1861 по 1865 г. увеличился вдвое, почти въ той же степени, какъ и длина дорогъ, но благодаря удешевленію эксплоатаціонныхъ расходовъ на версту, чистый доходъ увеличился почти въ три раза. За слѣдующее пятилѣтіе замѣчается дальнѣйшій ростъ какъ длины сѣти, такъ и чистыхъ доходовъ.

За 1866—1870 г. доходы и расходы составляли:

---

[55]) Таблицы за 1861—1875 г.г. взяты у И. С. Бліоха. Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на экономическое состояніе Россіи. СПБ. 1878 г.

Года.	Средняя эксплоатаціон. длина верстъ.	Валовой доходъ. Вообще милліоновъ руб.	Валовой доходъ. На версту рублей.	Расходъ. Вообще мил. руб.	Расходъ. На версту рублей.	Чистый доходъ. Вообще мил. руб.	Чистый доходъ. На версту рублей.
1866	3809	32,0	8392	20,9	5490	11,1	2902
1867	4375	40,6	9289	24,4	5580	16,2	3709
1868	5205	51,7	9939	28,5	5474	23,2	4465
1869	6649	65,3	9817	35,5	5335	29,8	4482
1870	8638	78,8	9128	46,7	5411	32,1	3777
Въ среднемъ		53,7	9313	31,2	5458	22,5	3855

Если взять среднюю цифру валоваго дохода за 1861—1865 г., то мы увидимъ, что въ слѣдующее пятилѣтіе доходы увеличились въ $2^1/_2$ раза, поверстный доходъ возросъ на около 23%, чистый доходъ увеличился почти въ три раза; эксплоатаціонные расходы, составлявшіе за первое пятилѣтіе 64,6% валоваго дохода, наоборотъ, понизились и за второе пятилѣтіе составляли лишь по около 59%.

Доходы и расходы за 1871—1875 г., были слѣдующіе:

Года.	Средняя эксплоатаціон. длина вер.	Валовой доходъ. Вообще милл. руб.	Валовой доходъ. На версту рублей.	Расходъ. Вообще милл. руб.	Расходъ. На версту рублей.	Чистый доходъ. Вообще милл. руб.	Чистый доходъ. На версту рублей.
1871	10980	95,1	8658	60,4	5499	34,7	3159
1872	12974	102,6	7912	66,1	5093	36,5	2819
1873	14106	123,7	8769	72,2	5122	51,4	3647
1874	15780	141,6	9011	88,9	5657	52,7	3352
1875	17291	145,1	8390	93,3	5390	51,8	3000
Въ среднемъ		121,6	8548	76,2	5352	45,4	3196

За пятилѣтіе 1871—1875 г., длина дорогъ значительно увеличилась, почему и валовой доходъ возросъ съ 53,7 милл. рублей въ среднемъ за 1866—1870 г., до 121,6 милл. руб. въ среднемъ за послѣд-

нее пятилѣтіе. Чистый доходъ за разсматриваемое время удвоился, но валовой поверстный сборъ сократился, что легко объясняется тѣмъ, что вновь открытыя дороги не могли еще сразу проявить свою дѣятельность. Поверстный чистый доходъ сократился въ значительной степени, эксплоатаціонные же расходы возвысились до 62% валоваго дохода. Въ слѣдующее затѣмъ пятилѣтіе произошли значительныя измѣненія въ доходахъ дорогъ.

Года.	Средняя эксплоатаціон. длина вер.	Валовой доходъ. Вообще милл. руб.	Валовой доходъ. На версту рублей.	Расходъ. Вообще милл. руб.	Расходъ. На версту рублей.	Чистый доходъ. Вообще милл. руб.	Чистый доходъ. На версту рублей.
1876	17767	147,7	8312	100,4	5652	47,3	2659
1877	18978	193,5	10200	121,7	6414	71,8	3786
1878	19754	221,7	11222	145,7	7377	76,0	3845
1879	20731	213,2	10282	152.7	7365	60,5	2916
1880	21222[1])	193,2	9145	151,7	7178	41,5	1966
Въ среднемъ		193,8	9832	134,4	6797	59,4	3035

Какъ видно изъ приведенныхъ цифръ, валовой доходъ нашей сѣти возросъ сразу въ одинъ годъ съ 147,7 милл. руб. въ 1876 г., на 193,5 милл. руб. въ 1877 г., хотя за это время желѣзнодорожная сѣть увеличилась лишь на около 1.200 верстъ. Въ 1877—1878 г.г. какъ извѣстно, имѣла мѣсто Турецкая война, почему въ эти годы происходило усиленное передвиженіе войскъ по нашимъ дорогамъ, но кромѣ того въ громадной степени увеличились перевозки грузовъ, благодаря двумъ хорошимъ урожаямъ и удлиненію сѣти. Достигнутая цифра въ 193 милл. руб. валоваго дохода, въ послѣдующіе года, какъ мы сейчасъ увидимъ, продолжала увеличиваться.

[1]) Сборникъ свѣдѣній по Россіи за 1882 г. Изд. Центр. Стат. Комитета, С.-Петербургъ 1884 г.

Чистый доходъ возросъ въ меньшей степени, а поверстный чистый доходъ въ среднемъ за 1876—1880 не достигъ даже цифры предъидущаго пятилѣтія. Значительное увеличеніе эксплоатаціонныхъ расходовъ въ 1877 г. и въ особенности въ 1878 г. объясняется военнымъ временемъ, необходимостью быстраго передвиженія по сѣти, увеличеніемъ числа служащихъ и принятіемъ мѣръ предосторожности при передвиженіи войскъ въ огромномъ числѣ. Но кромѣ того, какъ мы уже говорили и грузовое движеніе за это время увеличилось. Эксплоатаціонные расходы, въ среднемъ за пятилѣтіе, составили 69% валоваго дохода.

Въ слѣдующее пятилѣтіе доходы и расходы составляли:

		Валовой доходъ		Расходъ		Чистый доходъ	
Года.	Средняя эксплоатаціонная длина верстъ.	Вообще милл. руб.	На версту рублей.	Вообще милл. руб.	На версту рублей.	Вообще милл. руб.	На версту рублей.
1881	21.232	200,8	9.460	145,1	6835	55,7	2625
1882	21.321	215,2	10.092	144,8	6790	70,4	3302
1883	21.901	231,9	10.587	147,4	6731	84,5	3856
1884	22.507	229,8	10.209	143,5	6375	86,3	3834
1885	23.535	234,4	9.959	141,3	6005	93,1	3954
Въ среднемъ		222,4	10061	144,4	6547	78,0	3514

Почти изъ года въ годъ, какъ видно изъ приведенныхъ таблицъ, доходы нашей сѣти росли; всякое увеличеніе протяженія желѣзныхъ дорогъ, открывало новымъ мѣстамъ возможность съ выгодой сбывать свои произведенія, получая взамѣнъ предметы производства другихъ губерній. Эксплоатаціонные расходы по сѣти, конечно, также росли, но увеличеніе чистаго поверстнаго дохода шло медленно, потому что

какъ мы уже говорили, вновь открываемыя дороги сначала работали слабо. Валовой доходъ по всѣмъ дорогамъ въ 1881—1885 г.г. уже превышалъ въ среднемъ 10.000 руб. на версту, сравнительно съ 7587 руб. за время 1861—1865 г.

Слѣдующія цифры показываютъ финансовые результаты нашихъ дорогъ за 1886—1890 г.; таковые составляли:

		Валовой доходъ		Расходъ		Чистый доходъ	
Года.	Средняя эксцлоатаціонная длина верстъ.	Вообще милл. руб.	На версту рублей.	Вообще милл. руб.	На версту рублей.	Вообще милл. руб.	На версту рублей.
1886	24.295	225,2	9270	141,4	5818	83,8	3452
1887	24.780	253,0	10.209	144,3	5821	108,7	4388
1888	25.574	283,4	11.081	160,1	6258	123,3	4823
1889	26.314	282,7	10.743	168,8	6416	113,9	4327
1890	26.679	284,5[57])	10.665	171,8	6438	112,7	4227
Въ среднемъ		265,8	10.394	157,3	6.150	108,5	4244

Если обратить вниманіе, на всѣ 7 приведенныхъ здѣсь таблицъ, о доходахъ и расходахъ по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ, то можно видѣть, что общій валовой доходъ постоянно возрасталъ, сравненіе же за первое и послѣднее пятилѣтіе, показываетъ слѣдующія измѣненія:

		Валовой доходъ		Расходъ		Чистый доходъ	
Года	Средняя длина верстъ.	Вообще милл. руб.	На версту рублей.	Вообще милл. руб.	На версту милл. руб.	Вообще милл. руб.	На версту рублей.
1861—1865—	2802	21,3	7587	13,6	4905	7,7	2682
1886—1890—	25528	265,8	10394	157,3	6150	108,5	4244

57) Статистич. сбор. Мин. Пут. Сообщ. выпускъ 40. С.-Петербургъ 1895 г. Выводы на версту сдѣланы по средней эксплоатаціонной длинѣ за годъ.

Изъ этого видно, что:

Длина дорога увеличилась въ 9,1 разъ.
Валовой доходъ увеличился „ 12,5 „
„ расходъ „ „ 11,5 „
Чистый доходъ „ „ 14,1 „

За 1891 – 1893 г. цифры говорятъ еще краснорѣчивѣе:

Года.	Средняя эксплоатаціонная длина верстъ.	Валовой доходъ		Расходъ		Чистый доходъ	
		Вообще милл. руб.	На версту рублей.	Вообще милл. руб.	На версту рублей.	Вообще милл. руб.	На версту рублей.
1891	27.305	296,1	10.844	177,7	6506	118,4	4338
1892	27.444	301,7	10.994	194,0	7070	107,7	3924
1893	27.867	328,8	11.709	199,4	7154	129,4	4645

Если принять въ соображеніе, что 1891 —1892 г.г. совпадали съ годами плохихъ урожаевъ въ Россіи, то надо признать, что желѣзныя дороги за это время, принесли нашему населенію громадную, неисчислимую въ цифрахъ пользу, тѣмъ, что дали возможность, перевозить хлѣбъ изъ мѣстъ, гдѣ были избытки, въ мѣстности, нуждавшіяся въ немъ.

1893 г. былъ вновь урожайнымъ и доходы по сѣти возрасли въ невѣроятной степени; послѣдній 1894 г., за который еще не имѣется всѣхъ данныхъ, былъ, судя по увеличенію перевозокъ, еще лучше, въ финансовомъ отношеніи.

Въ слѣдующей главѣ, мы будемъ говорить подробно о грузовомъ и пассажирскомъ движеніи по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ, здѣсь же считаемъ необходимымъ привести еще слѣдующія данныя:

20 лѣтъ тому назадъ и въ послѣднее время, валовой доходъ на 100 поѣздо-верстъ составлялъ, въ 1874 г.:—210 руб., въ 1878 г.:—224 руб.; съ тѣхъ,

поръ доходъ со 100 поѣздо-верстъ увеличился въ 1893 г.:—до 231 руб. 33 коп.

Расходъ за тоже время на 100 поѣздо-верстъ, составлялъ въ 1873 г.:—123 руб., въ 1874 г.—131 руб. въ 1875 г.—134 руб., въ 1878 г.:—145 р., въ 1879 г.:—155 р., въ 1880 г.:—162 руб., понизивтись къ 1893 г.—на 140 руб.

При этомъ надо замѣтить, что благодаря пониженію желѣзнодорожнаго тарифа, валовой доходъ съ пудо-версты перевезенныхъ товаровъ, понизился съ 0,0310 коп. въ 1873 г.; 0,0300 въ 1881 г.; 0,0264 въ 1886 г.; 0,0253 въ 1887 г.; 0,0246 въ 1888 г.; 0,0236 въ 1889 г.; на 0,0234 въ 1893 г.

Пассажирское движеніе развивалось у насъ медленно вслѣдствіе дороговизны тарифа, непосильнаго нашему небогатому населенію, но со введеніемъ пониженнаго пояснаго тарифа съ 1 Декабря 1894 г., слѣдуетъ ожидать значительнаго увеличенія передвиженія пассажировъ по нашимъ дорогамъ.

Въ заключеніе можемъ добавить, что на стоимость 1 версты пути въ 1893 г. (103.807 руб. кред.), чистый доходъ на версту, въ этомъ году, составлялъ въ среднемъ 4645 руб., или 4,47% на затраченный капиталъ.

Въ приложеніяхъ имѣется таблица № 4, показывающая число верстъ желѣзныхъ дорогъ къ концу года, а также валовые доходы, расходы и чистый доходъ.

Въ діаграммѣ № 3, приложенной къ настоящему труду, читатель наглядно увидитъ увеличеніе валоваго и чистаго дохода по нашей сѣти, а также и доходы и расходы на версту дороги. При взглядѣ на эту діаграмму бросается въ глаза, быстрое увеличеніе доходовъ по нашей сѣти, поднявшіеся съ 11,9 милл. р.

въ 1860 г. на 328,8 милл. руб. въ 1893 году. Точно также и чистые доходы на версту дороги, составлявшіе въ 1860 г. лишь 2701 руб. и упавшіе въ 1880 до 1966 руб., вновь поднялись въ 1893 г. до 4,648 руб.

Въ слѣдующей главѣ мы будемъ говорить о казенной сѣти желѣзныхъ дорогъ.

ГЛАВА III.

Развитіе сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ указаніемъ времени перехода разныхъ дорогъ въ казенное управленіе. Перевозка пассажировъ и грузовъ, по числу и количествамъ, а также доходы отъ перевозокъ, какъ по казеннымъ, такъ и по частнымъ дорогамъ.

Данныя о постройкѣ казенныхъ дорогъ

Первая значительная желѣзная дорога въ Россіи отъ Петербурга до Москвы, была построена за счетъ Правительства; точно также и въ Царствѣ Польскомъ, разрѣшенная къ постройкѣ дорога отъ Варшавы, черезъ Скерневицы, Петроковъ-Ченстоховъ къ австрійской границѣ, была окончена за счетъ правительства, затѣмъ позднѣе за отсутствіемъ частныхъ предпринимателей, правительству пришлось вновь взяться за постройку Одесской, а затѣмъ и Московско-Курской желѣзныхъ дорогъ.

Но всѣ построенныя за казенный счетъ дороги, къ началу 70-хъ годовъ были проданы частнымъ обществамъ, и лишь въ 1881 году возобновилась постройка дорогъ за казенный счетъ. Въ этомъ году, послѣдовало Высочайше утвержденное положеніе Комитета Министровъ о безотлагательномъ сооруженіи дороги между Казанкою (Харьково-Николаевской ж. д.) и Хацепетовкою, распоряженіемъ казны подъ непосредственнымъ вѣдѣніемъ Министра Путей Сообщенія. Дорога должна была состоять изъ двухъ участковъ: 1) отъ Хацепетовки до Синельникова,

2) отъ Екатеринослава черезъ Кривой Рогъ до станціи Казанки.

Въ 1882 г. строющаяся дорога получила наименованіе „Екатерининской". При общей длинѣ въ 471 вер., она потребовала, безъ стоимости рельсовъ, скрѣпленій, подвижнаго состава и моста черезъ Днѣпръ въ Екатеринославлѣ — 11.620.667 руб. мет. Кромѣ того на мостъ черезъ Днѣпръ 2.633.333 р. мет., на рельсы, скрѣпленія и подвижной составъ 7.212.667 р. мет. итого 21.466.667 рублей мет., т. е. на версту 45.576 р. мет.

Постройкою этой дороги утвердился періодъ устройства желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ Правительства за счетъ казны.

Вслѣдъ за Екатерининскою, Правительство приступило къ постройкѣ стратегическихъ Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ; начало сооруженія этихъ линій составила Жабинко-Пинская желѣзная дорога, построенная Военнымъ Министерствомъ въ 1882 году отъ ст. Жабинка, Московско-Брестской желѣзной дороги до города Пинска. При длинѣ въ 136 вер. она обошлась 4.370.275 руб. кред. или 32.134 р. на версту. Полѣсскія желѣзныя дороги, въ составъ которыхъ вошла только что упомянутая линія, должны были состоять изъ линій: 1) Вильно - Ровно, съ вѣтвью Барановичи-Бѣлостокъ, 2) Сѣдлецъ-Малкинъ и 3) Пинскъ-Гомель всего около 1.075 верстъ; для нихъ, согласно исчисленію Военнаго Министерства, требовалась сумма по 19.000 руб. съ версты, безъ стоимости рельсовъ, скрѣпленій, верхняго балласта и подвижнаго состава, безъ оборотнаго капитала и при содѣйствіи работамъ средствами желѣзно-дорожныхъ баталіоновъ.

Высочайше утвержденнымъ въ 1884 г. положеніемъ Комитета Министровъ было постановлено

приступить къ устройству Брестъ-Холмской желѣз. дор. длиною 107 вер., и на основаніи Высочайше утвержденнаго, въ 1885 г., положенія Комитета Министровъ приступлено было къ устройству Ромны-Кременчугской ж. д., причемъ стоимость постройки была исчислена въ 8.280.127 руб. или по 41.859 р. на версту.

20 Февраля 1881 г. была опубликована инструкція Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ о постройкѣ Криворожской и Баскунчакской желѣзныхъ дорогъ, а отъ 15 Октября 1882 года – о завѣдываніи эксплоатаціею казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Съ 1883 г. по конецъ 1895 г. число и длина казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, постоянно возрастали, благодаря, во 1-хъ) открытію новыхъ дорогъ построенныхъ за казенный счетъ, во 2-хъ) переходу частныхъ дорогъ въ казенное Управленіе.

Измѣненія въ сѣти дорогъ, по ихъ принадлежности частнымъ обществамъ и казнѣ, будутъ видны изъ слѣдующихъ цифръ:

Число верстъ:

Къ концу года.	Казенныхъ дор.	Частныхъ.	Всего.
1883	1.471	20.744	22.215
1884	2.295	20.744	23.039
1885	2.930	21.111	24.041
1886	3.410	21.098	24.508
1887	4.491	20.876	25.367
1888	5.147	20.986	26.133
1889	7.640	18.914	26.554
1890	8.007	19.231	27.238
1891	10.310	17.051	27.361
1892	10.293	17.521	27.814
1893	12.428	16.966	29.394
1894	16.866	14.353	31.219
1895	20.403	12.702	33.105

Тогда какъ протяженіе частныхъ дорогъ въ 1883 г. составляло 93.4% общей сѣти, въ 1892 г., т. е. черезъ 10 лѣтъ участіе частныхъ дорогъ понизилось до 62,8%, составивъ къ концу 1895 г. лишь 38,3%, тогда какъ на долю казенныхъ дорогъ приходилось уже почти двѣ трети всей сѣти. Въ діаграммѣ № 4 читатель увидитъ измѣненія сѣти, какъ частныхъ, такъ и казенныхъ дорогъ съ 1883 по 1895 г. Къ концу этого года въ Казенномъ Управленіи состояло 20.403 вер. желѣзныхъ дорогъ, списокъ которыхъ (а также частныхъ дорогъ) имѣется въ приложеніи (см. таб. № 5).

Часть дорогъ, находящихся нынѣ въ Казенномъ Управленіи, были въ свое время построены средствами казны, какъ то: Баскунчакская (72 версты), Екатерининская (509 вер.), Полѣсскія (1.414 вер.), Самаро-Златоустовская (903 вер.), Псково-Рижская (365 вер.), Кременчуго-Роменская (200 вер.), Брестъ-Холмская (107 вер.) и Сѣдлецъ-Малкинская (62 вер.), другія дороги перешли въ казенное управленіе отъ частныхъ Обществъ.

О переходѣ частныхъ дорогъ въ казенное управленіе.

Первая изъ перешедшихъ въ казну крупныхъ дорогъ, была Харьково-Николаевская. Съ 1881 г., [58]) т. е. съ момента перехода дороги въ казну, въ составѣ Правленія Общества, вмѣсто бывшихъ двухъ директоровъ отъ акціонеровъ, были назначены два директора отъ Министерства Путей Сообщенія. Въ такомъ составѣ, Правленіе Харьково-Николаевской желѣзной дороги завѣдывало дорогой до 25 Октября 1882 года, когда инспекція этой дороги, по Высочайше утвержденному 15 Октября 1882 г. положенію Комитета Министровъ, была возложена на Временное Управленіе по постройкѣ Екатеринин-

[58]) См. Отчетъ Харьково-Николаевской жел. дор. за 1882 г.

ской и Баскунчакской желѣз. дор., съ переименованіемъ послѣдняго во Временное Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Началомъ усиленныхъ выкуповъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ казну, а также сліяній двухъ и больше дорогъ въ одно Управленіе, можно считать 1888 г. Такъ, съ 1-го Января этаго года, перешедшія въ казну Пермь — Екатеринбургская и Уральская горнозаводская дороги, были соединены и получили общее наименованіе Уральской дороги. Въ томъ-же 1888 г. въ казну перешла Ряжско-Моршанская желѣзная дорога, составившая при сліяніи выкупленныхъ у частныхъ обществъ въ 1889 г. Ряжско-Вяземской и Моршанско-Сызранской дорогъ, теперешнюю Сызрано-Вяземскую казенную желѣзную дорогу.

Въ 1889 г. была выкуплена въ казну Закавказская желѣзная дорога, затѣмъ съ 1-го Февраля 1891 г. перешла вь казну Курско-Харьково-Азовская дорога, протяженіемъ 763 версты; [59]) съ 1 Мая того же года Либаво-Роменская длиной въ 1191 версту [60]).

Въ 1892 г. Орловско-Грязская дорога длиной 289 в. сдѣлалась казенной и была сдана въ аренду Юго-Восточнымъ желѣзнымъ дорогамъ; точно также въ казну перешла Варшаво-Тереспольская [61]) дорога (200 вер.), къ которой были присоединены Сѣдлецъ-Малкинскій и Брестъ-Холмскій участки.

За послѣднее время, а именно 1-го Января 1893 г. [62]) перешли отъ частныхъ обществъ въ казенное управ-

---

[59]) См. отчетъ Курско-Харьково-Азовской жел. дор. за 1891 г.

[60]) См. отчетъ Либаво-Роменской желѣз. дор. за 1891 г.

[61]) См. отчетъ Варшавской жел. дор.

[62]) См. ежемѣсячные выпуски стат. отд. Министра Путей Сообщ. за 1894.—1895 г.г.

леніе: Московско-Курская (512 вер.), Оренбургская (508 вер.); съ 1-го Апрѣля 1893 г. Балтійская (568 вер.), и съ 1-го Іюля 1893 г. Донецкая (667 вер.)

Съ 1-го Января 1894 г. казна пріобрѣла дороги Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, протяженіемъ 2.242 вер., а именно: Николаевскую, С.-Петербурго-Варшавскую и Московско-Нижегородскую, затѣмъ Риго-Двинскую и Риго-Больдерааскую (214 вер.), а также Митавскую (127 вер.). Съ 1-го Февраля 1894 г. перешла въ казну Орловско-Витебская дорога (488 вер.), съ 15 Іюня 1894 г.: Двинско-Витебская (244 версты). Послѣднія 2 дороги, съ Риго-Двинской и Риго-Больдерааской вошли въ составъ Риго-Орловской желѣзной дороги.

Съ 1-го Іюня 1894 г. перешло въ казну Новоторжская желѣз. дор. (127 вер.), съ 1-го Ноября того же года Лозово-Севастопольская (755 вер.), а съ 1 Января 1895 г.: Юго-Западныя протяженіемъ со всѣми вѣтвями въ 3269 верстъ.

Съ конца 1892 г. по конецъ 1895 г. казенная желѣзно-дорожная сѣть удвоилась, главнымъ образомъ благодаря переходу крупныхъ желѣзныхъ дорогъ изъ частнаго въ казенное управленіе.

Доходы и расходы желѣзныхъ дорогъ, какъ по казеннымъ, такъ и по частнымъ дорогамъ, могутъ быть приведены здѣсь лишь до 1893 г., такъ какъ за 1894 г., не по всѣмъ еще дорогамъ имѣются печатные отчеты.

Результаты эксплоатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ первое время, не могли быть особенно блестящими, потому что въ казенное управленіе переходили или мало-доходныя дороги, или же дороги съ недостаточнымъ подвижнымъ составомъ, плохо выстроенныя и т. д.

Жѣзно-дорожныя Общества, владѣвшія доходными дорогами, конечно, оказывались исправными плательщиками передъ казной, а потому не было причинъ брать эти дороги въ казенное управленіе.

Съ другой стороны, за нѣкоторыми малыми исключеніями, Правительство строило дороги, не обѣщавшія въ ближайшемъ будущемъ особыхъ прибылей, но которыя съ государственной точки зрѣнія были необходимы, по той или иной причинѣ. Доходныя же дороги, какъ Николаевская, С.-Петербурго-Варшавская, Московско-Курская, Нижегородская перешли въ казенное управленіе лишь въ послѣдніе годы.

Въ виду сказаннаго, станетъ яснымъ, почему частныя дороги до 1894 г., давали большій поверстный доходъ, нежели казенныя. Что касается до расходовъ по эксплоатаціи дорогъ, то нѣтъ сомнѣнія, что казенныя дороги, въ большинствѣ случаевъ, эксплоатируются дешевле частныхъ. Это впрочемъ очень естественно, потому что при переходѣ мелкихъ желѣзныхъ дорогъ въ казну, ихъ эксплоатація передавалась одному крупному управленію, какъ это имѣло мѣсто съ Риго-Орловской (получившей теперешнее значеніе соединеніемъ нѣсколькихъ дорогъ), Сызрано-Вяземской, Уральской, Екатерининской (въ составъ которой вошла часть Донецкой дороги), Курско-Харьково-Азовской соединеніемъ съ Лозово-Севастопольской и. т. д.; расходы однаго крупнаго управленія, безспорно должны быть меньше, хотя сравнительно небольшихъ расходовъ по управленію нѣсколькихъ дорогъ съ малымъ протяженіемъ. Такъ что совершившееся сліяніе дорогъ съ точки зрѣнія обще-государственной, выгодно, въ смыслѣ удешевленія общихъ расходовъ.

Затѣмъ слѣдуетъ упомянуть еще о томъ, что движеніе по русской желѣзно-дорожной сѣти, какъ мы увидимъ дальше, ежегодно растетъ. Слѣдить за увеличивающимся движеніемъ, имѣя свѣдѣнія по цѣлой сѣти, принимать своевременно мѣры, къ увеличенію средствъ для передвиженія предъявляемыхъ къ перевозкѣ грузовъ, одному центральному управленію легче, нежели нѣсколькимъ мелкимъ, интересы которыхъ часто расходятся.

О доходахъ желѣзныхъ дорогъ.

Общіе результаты эксплоатаціи, а именно доходы отъ перевозки пассажировъ, какъ по казеннымъ, такъ и по частнымъ дорогамъ, будутъ видны изъ слѣдующей таблицы:

Доходы отъ пассажирскаго движенія:

	По казеннымъ дорогамъ.		По частнымъ дорогамъ.		По всѣмъ дорогамъ		
ГОД А.	Общій доходъ милл. рублей.	На версту рублей.	Общій доходъ милл. рублей.	На версту рублей.	Общее число пассажировъ милл.	Среднее число пассаж. верстъ на версту дор.	Средній пробѣгъ 1 пасс. верстъ.
1883	1,9	1396	43,5	2118	37,6	174,862	1,9510
1884	2,0	1123	42,8	2062	37,8	166,532	99,16
1885	2,3	898	46,6	1977	37,6	156,501	98,00
1886	2,5	770	41,0	1943	37,9	151,149	96,98
1887	3,2	752	40,4	1956	38,2	151,000	92,82
1888	4,0	837	42,7	2053	43,0	169,912	101,26
1889	6,8	908	41,8	2213	45,0	170,610	99,76
1890	7,4	935	42,2	2234	46,5	176,155	101,06
1891	11,0	1089	39,8	2296	48,1	182,767	103,69
1892	11,6	1114	38,7	2248	49,4	192,491	107,04
1893	16,9	1358	36,6	2350	51,5	191,600	103,63

Общій доходъ отъ перевозки пассажировъ по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, благодаря удлиненію сѣти, возрасталъ, поверстный-же доходъ сократившись въ 1885—1890 г.г. вслѣдствіе открытія въ это время дорогъ съ слабымъ движеніемъ, послѣ присоединенія къ казенной сѣти: Курско-Харьково-Азовской, Балтійской и Московско-Курской дорогъ, вновь возвысился и съ переходомъ въ казну дорогъ Главнаго Общества еще увеличится.

По частнымъ дорогамъ, общій доходъ сократился, поверстный-же въ 1893 г. былъ больше чѣмъ въ предъидущіе года.

Общее число перевезенныхъ, по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ пассажировъ возрасло съ 37,6 милл., на 51,5 милл. въ 1893 г., съ среднимъ пробѣгомъ въ 103,63 версты на 1 пассажира. Среднее число пассажиро-верстъ на версту дороги увеличилось съ 175 тыс. въ 1883 г. на 192 тыс. въ 1893 г.

Послѣ введенія пониженнаго тарифа, въ первое время, число пассажировъ мало измѣнилось, но пробѣгъ каждаго пассажира увеличился, во 1) потому, что тарифъ былъ уменьшенъ на большія разстоянія, во 2) пассажирамъ была дана возможность покупать билеты прямаго сообщенія, тогда какъ раньше имъ часто приходилось брать билеты по каждой дорогѣ.

Изъ подробной таблицы (№ 6 въ приложеніяхъ), о перевозкѣ пассажировъ и грузовъ по разнымъ дорогамъ, читатель ознакомится болѣе подробно съ работой каждой отдѣльной дороги, здѣсь же приведемъ лишь краткія свѣдѣнія за 1892 и 1893 г.г. о доходахъ отъ перевозокъ пассажировъ и грузовъ по дорогамъ Главнаго Общества Россійскихъ жел. дор., сравнительно съ доходами отъ такихъ же перевозокъ по казеннымъ дорогамъ.

1892 г.

Было получено дохода на версту:

	По Николаевской.	С.-Петерб.-Варш.	Нижегородской.	Средній доходъ на версту по казен. дорогамъ.
	рублей.			
Отъ перевозки пассажировъ.	7.861	3.095	4.236	1.114
» » грузовъ . . .	24.705	7.221	19.660	6.476
	1893 г.			
» » пассажировъ.	8.360	3.140	4.593	1.358
» » грузовъ . . .	29.240	7.363	20.956	7.343

Какъ видно изъ этихъ цифръ, поверстный валовой доходъ по Николаевской желѣз. дорогѣ былъ почти въ 6 разъ больше средняго поверстнаго дохода по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, точно также и Нижегородская желѣзная дорога была крайне доходной линіей. Съ переходомъ этихъ дорогъ въ казну, валовой поверстный сборъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ безпорно увеличится очень значительно.

Слѣдующія цифры дадутъ понятіе о доходахъ отъ перевозки грузовъ съ 1883 г. по 1893 г. какъ по казеннымъ, такъ и по частнымъ дорогамъ.

Было получено доходовъ отъ перевозки грузовъ:

	По казеннымъ дорогамъ.		По частнымъ дорогамъ.		По всѣмъ дорогамъ.	
	вообще	на версту	вообще	на версту	Общее количество перевезенныхъ грузовъ мил.	пробѣгъ 1 пуда
Года.	милл. руб.	рублей.	милл. руб.	рублей.	пуд.	верстъ.
1883	6,2	4.514	162,7	7.927	1.466	378
1884	6,9	3.839	160,4	7.731	1.455	383
1885	8,6	3.428	162,0	7.690	1.510	376
1886	9,7	2.974	154,3	7.318	1.478	368

Года.	По казеннымъ дорогамъ. вообще милл. руб.	На версту рублей.	По частнымъ дорогамъ. вообще милл. руб.	На версту рублей.	По всѣмъ дорогамъ. Общее количество перевезенныхъ грузовъ мил. пуд.	Пробѣгъ 1 пуда верстъ.
1887	15,0	3.527	174,5	8.481	1.700	396
1888	19,0	3.954	191,1	9.222	1.928	423
1889	37,4	4.991	169,5	8.978	1.933	415
1890	40,5	5.145	166,9	8.842	1.968	398
1891	62,0	6.126	154,7	8.930	1 957	423
1892	67,2	6.476	150,1	8.715	1.942	434
1893	91,3	7.343	149,9	9.629	2.227	420

Какъ видно изъ этой таблицы, поверстный доходъ частной сѣти почти постоянно возрасталъ, общій валовой доходъ конечно нѣсколько сократился, такъ какъ длина дорогъ уменьшилась.

По казеннымъ дорогамъ также замѣчается возрастаніе поверстнаго дохода; пониженіе въ 1884—1888 г.г. объясняется, какъ и при пассажирскомъ движеніи тѣмъ, что за эти года начали эксплоатироваться новыя, сначала, бездоходныя дороги; въ 1893 г. замѣчается довольно большое поверстное увеличеніе дохода. Что же касается до общаго дохода отъ перевозки грузовъ по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ, то таковой возросъ за 11 лѣтъ въ 15 разъ.

Перевозки грузовъ по всей сѣти, показываютъ увеличеніе съ 1883 по 1893 г. въ 52%, т. е. около 5% въ годъ; за 1894 г. общее число перевозокъ должно быть еще больше, такъ что ежегодное увеличеніе можетъ быть принято свыше 5%, кромѣ того слѣдуетъ принять въ соображеніе, что пробѣгъ грузовъ по сѣти, какъ видно изъ приведенной таблицы съ 378 верстъ въ 1883 г. увеличился до 420 верстъ въ 1893 г.

О подвижномъ составѣ

Само собою разумѣется, что для передвиженія все увеличивающагося числа грузовъ и пассажировъ, при увеличеніи густоты движенія по сѣти, требуется все большій и большій подвижной составъ.

Въ слѣдующей главѣ, мы будемъ говорить о вліяніи желѣзныхъ дорогъ на промышленность и сельское хозяйство, здѣсь же считаемъ не безъинтереснымъ взглянуть на средства дорогъ для перевозки грузовъ и пассажировъ.

Снабженіе русскихъ желѣзныхъ дорогъ подвижнымъ составомъ на версту дороги, было:

	При постройкѣ.	Къ концу 1875 г.
Паровозовъ.	0,15	0,21
Пассажирскихъ вагоновъ . .	0,26	0,32
Товарныхъ вагоновъ крытыхъ.	1,70	2,90
Платформъ	1,00	1,23

Стоимость 1 штуки (со включеніемъ запасныхъ частей) принята:

1 паровоза	23.000	руб. кр.
1 пассажирскаго вагона . . .	4.000	„ „
1 товарнаго вагона крытаго .	1.200	„ „
1 платформы	1.000	„ „

Такимъ образомъ на версту дороги, обходились:

0,21 паровоза.	4.830	руб.
0.32 пассажирскаго вагона. . .	1.280	„
2,90 товарнаго вагона крытаго.	3.480	„
1,23 платформы.	1.230	„
всего . . .	10.820	руб.

Считаемъ не безъинтереснымъ указать здѣсь на число милліоновъ пассажиро-верстъ и милліардовъ пудо-верстъ сдѣланыхъ дорогами въ 1874 г. а именно 2.812 милліоновъ пассажиро-верстъ и 287,7 милліардовъ пудо-верстъ. На одну версту дороги, приходилось 181.362 пассажиро-верстъ и 18,7 милліоновъ пудо-верстъ. Цифры за теперешнее время

мы приводимъ ниже, сначала же взглянемъ на снабженіе русскихъ желѣзныхъ дорогъ подвижнымъ составомъ, въ 1883 и 1893 г.г.

На 1 версту дороги приходилось:

	1883 г.	1893 г.
Паровозовъ	0.27	0.25
Пассажирскихъ вагоновъ .	0.32	0.28
Товарныхъ вагон. и платформъ	5.32	5.43

Въ сборникѣ Министерства Путей Сообщенія имѣются еще данныя о числѣ осей и числѣ мѣстъ въ пассажирскихъ вагонахъ, а также о числѣ осей и подъемной силѣ товарныхъ вагоновъ.

Число осей и мѣстъ, а также подъемной силы товарныхъ вагоновъ, составляли:

Пассажирскіе вагоны.

	Число осей.	На версту дороги.	Число мѣстъ.	На версту дороги.
1883 —	20.594	0,93	263.820	37.42
1893 —	24.260	0,83	291.207	35.87

Товарные вагоны:

	Число осей.	На версту дороги.	Общая подъемная сила милл. пуд.	На вер. дороги пудовъ.
1883 —	239.888	10,80	70,5	3.152
1893 —	322.661	10,94	105,4	3.585

Параллельно съ вышеприведенными цифрами мы считаемъ необходимымъ привести данныя о работѣ подвижнаго состава, которая будетъ видна изъ слѣдующаго:

	1883 г.	1893 г.
Число милліоновъ пассажиро-верстъ.	3.829	5.339
Число милліардовъ пудо-верстъ	554,1	935,3
На версту дороги:		
Пассажиро-верстъ	174.862	191.600
милліоновъ пудо-верстъ . . .	25,6	33,5

Какъ видно изъ приведенныхъ таблицъ, число паровозовъ на версту дороги въ 1893 г. сравнительно съ 1883 г. сократилось, точно также какъ и число пассажирскихъ вагоновъ. Число товарныхъ вагоновъ увеличилось въ очень незначительной степени. Общее число мѣстъ въ пассажирскихъ вагонахъ увеличилось на 10%, на версту же дороги наоборотъ уменьшилось, хотя пассажирами въ 1893 г. сравнительно съ 1883 г., было сдѣлано на 40% больше верстъ, но тогда какъ относительно пассажирскихъ вагоновъ, можно еще предположить, что число незанятыхъ мѣстъ сократилось, нельзя того-же сказать о товарныхъ вагонахъ. Хотя подъемная сила товарныхъ вагоновъ на версту и увеличилась на 13%, но число сдѣланныхъ грузами милліардовъ пудо-верстъ, увеличилось на 68%. Съ 1883 по 1893 г. замѣчается кромѣ того увеличеніе пассажиро-верстъ и милліоновъ пудо-верстъ на версту дороги.

Изъ всего сказаннаго можно вывести заключеніе, что подвижной составъ на нашихъ дорогахъ недостаточенъ, для обслуживанія все увеличивающагося движенія.

Возвращаясь къ вопросу о доходахъ, полученныхъ съ 1883 по 1893 гг. по казеннымъ и частнымъ дорогамъ, намъ предстоитъ, представить здѣсь общія суммы валовыхъ доходовъ. Мы приводили доходы полученные отъ перевозки пассажировъ и грузовъ, но кромѣ того, желѣзныя дороги имѣли доходы отъ перевозокъ: 1) экстренныхъ поѣздовъ, 2) почтовыхъ вагоновъ съ почтою и 3) подвижнаго состава шедшаго какъ товаръ на своихъ осяхъ. Затѣмъ поступали доходы по разнымъ статьямъ связаннымъ съ перевозкою пассажировъ и грузовъ и по статьямъ не связаннымъ съ перевозкою. Мы приводимъ здѣсь, разумѣется; лишь общую сумму такихъ доходовъ

такъ какъ интересующіеся болѣе подробными данными, легко найдутъ таковыя въ сборникахъ Министерства Путей Сообщенія.

Въ слѣдующей таблицѣ, приводятся итоги разныхъ поступленій, а также суммы общаго валоваго дохода и дохода на версту дороги, какъ по казеннымъ, такъ и по частнымъ желѣзнымъ дорогамъ.

Казенныя желѣзныя дороги.

Года.	Разныя поступленія милл. руб.	На версту дороги руб.	Общая сумма валоваго дохода милліоновъ руб.	На версту дороги руб.
1883	0,9	645	9,0	6.555
1884	1,1	599	9,9	5.561
1885	1,1	421	11,9	4.748
1886	1,1	341	13,3	4.085
1888	1,8	435	20,0	4.715
1887	2,5	512	25,5	5.303
1889	3,7	495	47,9	6.395
1890	3,7	471	51,5	6.552
1891	5,9	579	79,0	7.795
1892	7,0	675	85,7	8.265
1893	9,8	785	118,0	9.486

Частныя желѣзныя дороги.

Года.	Разныя поступленія милл. руб.	На версту дороги руб.	Общая сумма валоваго дохода милліоновъ руб.	На версту дороги руб.
1883	16,7	814	222,8	10.858
1884	16,7	803	219,8	10.597
1885	18,9	895	222,4	10.561
1886	16,7	792	211,9	10.053
1887	18,0	877	233,0	11.324
1888	23,9	1.121	257,8	12.398
1889	23,5	1.246	234,8	12.437
1890	23,9	1.266	233,0	12.342
1891	22,6	1.304	217,1	12.530
1892	27,2	1.580	216,0	12.539
1893	24,4	1.566	210,8	13.544

Общій валовой доходъ, какъ по казенной, такъ и по частной сѣти составлялъ по годамъ:

	Общій валовой доходъ.	
Года.	милліоновъ рублей.	На версту пути рублей.
1883	231,8	10.587
1884	229,7	10.209
1885	234,3	9.959
1886	225,2	9.270
1887	253,0	10.209
1888	283,3	11.081
1889	282,7	10.743
1890	284,5	10.665
1891	296,1	10.844
1892	301,7	10.994
1893	328,8	11.799

Валовой доходъ на версту казенныхъ дорогъ въ 1886 г. достигнулъ низшей точки и затѣмъ быстро сталъ подниматься, составивъ въ 1893 г.: 9.486 руб.

Мы уже имѣли случай говорить о причинахъ пониженія дохода по казенной сѣти, а именно открытіе въ 1884—1886 г. малодоходныхъ Полѣсскихъ дорогъ и др., (перевозки по Полѣсскимъ дорогамъ, въ послѣднее время сильно возрасли). да и вообще вновь выстроенныя дороги не могли сразу давать доходъ на равнѣ съ раньше открытыми.

О доходахъ дорогъ, по открытіи по нимъ движенія.

Профессоръ Чупровъ, въ своемъ превосходномъ изслѣдованіи: „желѣзно-дорожное хозяйство“ (Москва 1878), приводитъ слѣдующія, крайне въ настоящее время интересныя данныя о поверстномъ валовомъ доходѣ на старѣйшихъ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ въ рубляхъ:

Валовые поверстные доходы дорогъ:

Года.	С.-Петербурго-Варшавской.	Московско-Нижегород.	Риго-Динабургской.	Волго-Донской.
1861	3.707	6.096	—	—
1862	4.447	7.523	2.642	2.073
1863	4.871	7.854	3.384	2.060
1864	4.953	8.676	3.947	3.243
1865	5.165	9.762	4.397	2.039
1866	5.091	11.071	4.193	3.055
1867	5.811	11.849	5.556	4.594
1868	6.866	14.565	6.072	5.808
1869	7.053	16.016	7.445	7.063
1870	8.188	14.703	9.818	7.833
1871	7.550	15.762	10.853	8.066
1872	7.344	16.404	7.638	7.165
1873	7.552	16.215	10.279	6:962
1874	8.167	17.338	11.712	7.104
1875	8.243	18.706	9.980	5.898

Главнымъ образомъ увеличивался валовой доходъ по Нижегородской желѣз. дор., затѣмъ по Риго-Двинской; по остальнымъ двумъ приведеннымъ дорогамъ доходы за 15 лѣтъ больше чѣмъ удвоились.

Въ 1892 и 1893 г.г. тѣже дороги дали: С.-Петербурго-Варшавская, общаго валоваго дохода на версту: 11.995 и 12.152 р., Московско-Нижегородская 26.761 и 28.255 р., Риго-Двинская 10.706 и 12.476 р., для Волго-Донской цифры за послѣдніегода не могутъ быть приведены.

Затѣмъ приводимъ валовые доходы дорогъ. построенныхъ нѣсколько позднѣй; поверстные валовые доходы, дорогъ; Московско-Рязанской, Московско-Ярославской, Динабурго-Витебской и Рязанско-Козловской, тотчасъ по открытіи и въ послѣднее время, составляли:

Года.	Московско-Рязанская.	Московско-Ярославская.	Динабургo-Витебская.	Рязанско-Козловская.
1863	5.606	5.561	—	—
1864	5.738	5.934	—	—
1865	7.262	7.479	—	—
1866	11.435	8.475	1.576	—
1867	15.154	9.163	3.684	9.850
1868	20.421	10.878	4.162	15.560
1869	23.111	11.780	6.519	17.896
1870	19.951	6.797	7.930	15.371
1871	19.136	7.632	9.013	17.743
1872	20.849	8.619	7.840	19.649
1873	23.241	8.606	10.279	21.698
1874	25.709	9.097	11.648	25.354
1875	25.639	9.410	9.006	24.877

За послѣдніе два года, валовые доходы Московско-Рязанскаго участка, Московско-Казанской желѣзной дороги, составляли на версту за 1892 и 1893 г.г. 26.468 и 30.346 р., Московско-Ярославская давала 12.255 и 12.672 р.; за тоже время Ярославль-Вологодскій участокъ далъ 3.317 руб. на версту въ 1892 г. и 4.236 рублей въ 1893 г. Двинско-Витебская дала: 9.149 руб. и 10.918 руб. Что касается до Рязанско-Козловской дороги, теперешней Рязанско-Уральской дороги, то въ 1890 г. она дала 25.050 р. на версту, съ присоединеніемъ-же къ ней Козлово-Тамбовской дороги (казенной, въ арендѣ), доходъ общей сѣти палъ въ 1892 г. на 10.125 руб. съ версты, въ 1893 г. поверстный доходъ составилъ 14.774 руб.

По Московско-Курской желѣз. дор., открытой для движенія въ 1867 г., затѣмъ по Орловско-Витебской, Орловско-Грязской и Шуйско-Ивановской дорогамъ, поверстные валовые доходы измѣнялись, слѣдующимъ образомъ:

Года.	Московско-Курская.	Орловско-Витебская.	Орловско-Грязская.	Шуйско-Ивановская.
1867	5.021	—	—	—
1868	9.111	1.957	2.448	3.259
1869	11.701	5.354	3.091	4,170
1870	16.451	6.948	3.408	3.892
1871	15.903	8.518	4.752	2.874
1872	15.887	6.693	4.971	2.964
1873	16.888	9.663	6.122	3.370
1874	17.620	10.489	7.571	3.787
1875	16.479	8.592	6.575	4.098

Доходы Московско-Курской и Орловско-Грязской желѣз. дор., на 7-й годъ послѣ открытія, увеличились втрое, Орловско-Витебской въ четыре раза; что касается до Шуйско-Ивановской желѣзной дор., то она, обслуживая фабричный раіонъ, сразу стала перевозить всѣ тѣ количества, которыя могли быть производимы имѣющимися въ ея раіонѣ фабриками, затѣмъ дальнѣйшее развитіе перевозки шло медленнѣй.

Увеличеніе доходовъ по четыремъ приведеннымъ дорогамъ въ 1892 и 1893 гг. было слѣдующее: По Московско-Курской, доходъ составлялъ 31.577 руб. и 29.493 руб.; по Орловско-Грязской въ 1892 году доходъ доходилъ до 11.880 руб.; за 1893 г. доходъ Орловско-Грязской показанъ совмѣстно съ общимъ доходомъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ съ которыми Орловско-Грязская дорога слилась въ этомъ году. Орловско-Витебская дала въ 1892 году 10.094 руб. на версту, въ 1893 г. 11.305 р.; Шуйско-Ивановская 7,814 и 8.017.

Валовые доходы приводимыхъ ниже четырехъ дорогъ, показываютъ слѣдующія измѣненія:

Года.	Курско-Харьково-Азовская.	Рыбинско-Бологовская.	Харьково-Николаевск.	Московко-Брестская.
1869	4.409	—	—	—
1870	5.524	3.496	2.988	2.621
1871	7.034	6.081	3,770	4.132
1872	7.159	6.502	5.639	3.660
1873	7.557	7.845	6.185	4.864
1874	8.620	10.989	6.167	5.716
1875	8.898	11.045	5.789	5.408

За послѣдніе 2 отчетныхъ года доходы этихъ дорогъ составляли за 1892 и 1893 гг.: Курско-Харьково-Азовской дороги 17.675 р. и 17.969 руб., Рыбинско-Бологовской 8.855 и 11.466, Харьково-Николаевской 7.487 р. н 8.815 р., Московско-Брестской 10.934 и 11.463 руб.

Доходы Курско-Харьково-Азовской, Харьково-Николаевской и Московско-Брестской, черезъ 7 лѣтъ послѣ открытія удвоились; по Рыбинско-Бологовской ж. д. они увеличились въ три раза. Открытіе для движенія Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги, совпадаетъ съ громаднымъ увеличеніемъ дохода по Николаевской желѣзной дорогѣ, такъ какъ вновь построенная Рыбинско-Бологовская дорога сразу отвлекла къ перевозкѣ по Николаевской дорогѣ хлѣбные грузы, раньше шедшіе исключительно водой въ С.-Петербургъ.

Увеличеніе по всѣмъ приведеннымъ дорогамъ было далеко не одинаковое. Если взять средній поверстный валовой доходъ за 1870—1871 и за 1892—1893 гг., то желѣзныя дороги, по степени возрастанія доходовъ, могутъ быть распредѣлены слѣдующимъ образомъ:

	Средній валовой доходъ за 1870—1871 г. рублей съ версты.	Средній валовой доходъ за 1892—1893 г. рублей съ версты.	Возрастаніе дохода въ процентахъ.
Риго-Двинская	10.335	11.591	12
Двинско-Витебская . . .	8.471	10.033	18
Николаевская	27.795*)	39.231	41
Московско-Рязанская . .	19.543	28.407	46
Рязанско-Козловская . .	16.557	25.050**)	51
С.-Петербурго-Варшавская	7.447	12.073	62
Московско-Ярославская .	7.214	12.463	73
Московско-Нижегородская	15.232	27.508	81
Московско-Курская . . .	16.176	30.535	90
Рыбинско-Бологовская .	4.788	10.160	112
Шуйско-Ивановская . .	3.383	7.915	134
Харьково-Николаевская .	3.379	8.151	141
Орловско-Витебская . .	4.080	10.700	162
Курско-Харьково-Азовская	6.279	17.822	184
Московско-Брестская . .	3.376	11.198	231

Изъ приведенной таблицы можно вывести заключеніе, что дороги, движеніе по которымъ было открыто позднѣй, показываютъ наибольшее увеличеніе доходовъ, тогда какъ раньше открытыя дороги уже успѣли привлечь грузы и приспособить торговлю къ новымъ путямъ.

Открытіе для движенія, дорогъ: Рязанско-Козловской и Московско-Курской послѣдовало въ 1867 г., Орловско-Витебской и Шуйско-Ивановской въ 1868 г., Курско-Харьково-Азовской въ 1869 г., Рыбинско-Бологовской, Харьково-Николаевской и Московско-

*) За 1872 годъ.
**) За 1890 годъ.

Брестской въ 1870 г. Если взглянуть на приведенныя нами цифры доходовъ трехъ послѣднихъ дорогъ, то можно видѣть, что 1871 г. сравнительно съ предъидущимъ годомъ показываетъ увеличеніе почти вдвое дальнѣйшее увеличеніе за 22-лѣтній періодъ, конечно должно быть еще значительнѣй.

Николаевская желѣзная дорога, черезъ годъ послѣ своего открытія, дала 6.515 руб. валоваго дохода на версту; пять лѣтъ позднѣй, въ 1875 г.: 13447 руб., но лишь съ удлиненіемъ сѣти до Нижняго, затѣмъ до Рязани и до Ярославля, Николаевская дорога могла проявить свою дѣятельность, которая особенно усилилась съ открытіемъ Московско-Курской и Рыбинско-Бологовской желѣзныхъ дорогъ. Московско-Курская желѣзн. дор. связала земледѣльческій раіонъ Центральной Россіи съ ближайшимъ балтійскимъ портомъ, тогда какъ Рыбинско-Бологовская дорога, дала возможность хлѣбу зимовавшему въ Рыбинскѣ, получить доступъ еще осенью въ Петербургъ.

С.-Петербурго-Варшавска я желѣзная дорога такж увеличила свою дѣятельность, хотя возрастаніе дохода по этой дорогѣ, было значительно меньше.

По Нижегородской желѣзной дорогѣ доходъ увеличился чрезвычайно быстро, сравнительно съ 1861 г. (годъ открытія дороги до Нижняго), поверстный доходъ Нижегородской дороги увеличился въ $4^1/_2$ раза.

Риго-Двинская дорога начала получать уже довольно значительные доходы въ концѣ 60-хъ годовъ благодаря открытію Двинско-Витебской, Орловско-Витебской и Орловско-Грязской дорогамъ, давшимъ Риго-Двинской желѣзн. дор. новые хлѣбные грузы.

Изъ отчета Рижскаго Биржеваго Комитета [64])

[64]) Ergebnisse der Rigaer Handelsstatistik aus dem Jahre 1866—1891. Riga 1893.

видно, что подвозы къ Ригѣ, желѣзными дорогами, увеличивались чрезвычайно быстро, чѣмъ и объясняется громадный ростъ валоваго поверстнаго дохода по Риго-Двинской дорогѣ, съ открытія (1862 г.), по 1870—1871 г. Послѣдующее увеличеніе валоваго дохода шло медленнѣе, притомъ въ началѣ 70-хъ годовъ была открыта Либавская желѣзная дорога, отвлекшая хлѣбные грузы отъ Риги.

Послѣ соединенія Риги со Псковомъ, замѣчается дальнѣйшее увеличеніе подвозовъ грузовъ.

Московско-Рязанская желѣзная дорога врѣзавшись въ хлѣбородныя мѣстности, сразу увеличила свой валовой доходъ съ 5606 р. въ 1863 г.; до 19.543 руб. въ среднемъ за 1870—1871 г., такимъ образомъ доходъ за 8 лѣтъ утроился, дальнѣйшій ростъ перевозокъ шелъ уже медленнѣй. Если взглянуть на приведенныя нами таблицы, показывающія валовой доходъ по Московско-Рязанской, Московско-Ярославской, Двинско-Витебской и Рязанско-Козловской дорогамъ можно усмотрѣть, что доходъ по Московско-Рязанской въ 1867 г. сравнительно съ 1865 г., благодаря открытію Рязанско-Козловской желѣзной дороги, сразу удвоился, п. ч. эта дорога, тотчасъ по открытіи, начала отправлять хлѣбъ черезъ Рязань въ Москву и дальше въ Петербургъ въ большихъ количествахъ. Доходъ Московско-Рязанской желѣзной дороги возрасталъ почти въ одинаковой степени, какъ и доходъ Рязанско-Козловской дороги; и на той и на другой дорогѣ играли роль хлѣбныя перевозки. Дальнѣйшее увеличеніе поверстнаго дохода по Рязанско-Козловской желѣзной дорогѣ, было нѣсколько задержано открытіемъ новыхъ дорогъ, а именно Рязанско-Моршанской, Моршанско-Сызранской и Вяземской. отвлекшихъ хлѣбные грузы къ перевозкѣ черезъ Вязьму-Смоленскъ.

Доходъ Московско-Ярославской желѣзной дороги, доходившій въ 1869 г. до 11.780 руб., въ 1870 г. вдругъ упалъ до 6797 руб., что профессоръ Чупровъ, въ своей книгѣ [65]), объясняетъ тѣмъ, что въ 1870 г. къ старой линіи отъ Москвы до Сергіевскаго посада присоединился новый длинный участокъ отъ Сергіевскаго посада до Ярославля. Поэтому поверстный доходъ по всей линіи сократился, вновь увеличившись къ 1892—1893 г.г.

Чрезвычайно большое увеличеніе поверстнаго дохода съ 1870—71 г. по 1892—93 г.г. замѣчается по Московско-Курской желѣзной дорогѣ. Доходъ этой дороги возрасталъ ежегодно, благодаря тому, что дорога проходила по очень хлѣбороднымъ мѣстамъ; притомъ съ проведеніемъ дороги отъ Курска до Кіева, Харькова и далѣе до Севастополя, Николаева, Одессы, Таганрога и Ростова, Московско-Курская желѣзная дорога пріобрѣла особенно большое значеніе, соединивъ Балтійское съ Чернымъ и Азовскимъ морями.

Сильное увеличеніе дохода по Орловско-Витебской желѣзной дорогѣ съ 4 на 10 тыс. руб. объясняется тѣмъ, что дорога лишь съ 1868 г. открыла движеніе. Вообще, какъ мы уже говорили, всѣ дороги открывшіяся въ концѣ 60-хъ годовъ, въ 1870—1871 г. не могли еще вполнѣ развить перевозки, а потому увеличеніе поверстнаго дохода по этимъ дорогамъ за слѣдующій 22-хъ лѣтній періодъ, должно было быть значительно.

Объ эксплоатаціонныхъ расходахъ.

Въ слѣдующей главѣ (IV), мы по силѣ возможности коснемся вопроса о томъ вліяніи, какое проведеніе желѣзныхъ дорогъ имѣло въ Россіи, на развитіе земледѣлія, фабрикъ и т. д.; здѣсь же при-

65) Желѣзнодорожное хозяйство. Томъ II. А. Чупрова Москва 1878 г.

ведемъ данныя объ эксплоатаціонныхъ расходахъ, какъ по казеннымъ, такъ и по частнымъ дорогамъ.

По казеннымъ дорогамъ расходы составляли: 66)

Года.	Вообще расходовъ милл. руб.	На версту дороги рублей.	На версту поѣзда копѣекъ.	На версту вагоно-осей копѣекъ.	Отношеніе къ валовому доходу %
1883	7,2	5236	167,2	3,8	79,9
1884	7,9	4434	172,3	3,7	79,7
1885	9,7	3850	162,2	3,3	81,1
1886	11,7	3597	165,7	3,8	88,1
1887	14,5	3403	157,5	3,0	72,2
1888	17,0	3534	155,0	2,9	66,6
1889	31,4	4198	137,7	2,5	65,7
1890	32,8	4163	133,0	2,4	63,5
1891	48,8	4820	129,1	2,3	61,8
1892	58,2	5611	140,8	2,4	67,9
1893	73,3	5892	135,7	2,4	62,1

По частнымъ желѣзнымъ дорогамъ

Года.	Вообще расходовъ милл. руб.	На версту дороги рублей.	На версту поѣзда копѣекъ.	На версту вагоно-осей копѣекъ.	Отношеніе къ валовому доходу %.
1883	140,2	6833	142,8	2,8	62,9
1884	135,6	6535	139,5	2,7	61,7
1885	131,7	6251	135.6	2,6	59,2
1886	129,7	6150	137,9	2,7	61,2
1887	129,8	6310	128,3	2,4	55,7
1888	143,0	6878	130,8	2,4	55,5
1889	137,4	7277	138,2	2,6	58,5
1890	139,0	7365	140,0	2,6	59,7
1891	128,8	7435	140,8	2,6	59,3
1892	135,8	7—6	146,2	2,7	62,9
1893	126,1	8100	143,1	2,6	59,8

66) См. Стат. Сборн. М. П. С.

Какъ видно изъ вышеприведенныхъ цифръ, поверстные расходы по казенной сѣти до 1887 г. шли сокращаясь, что объясняется, какъ и при пониженіи доходовъ тѣмъ, что за эти года было открыто движеніе по мало работающимъ дорогамъ. Новыя дороги вообще требуютъ время для своего развитія, но если это къ тому-же стратегическія дороги, то тѣмъ болѣе онѣ не могутъ обѣщать большое движеніе, тотчасъ по открытіи. Расходы на поѣздо-версту и на версту вагона-оси, очень значительно понизились, точно также какъ къ 1893 г. отношеніе расходовъ къ валовымъ доходамъ, улучшилось.

По частнымъ дорогамъ поверстные расходы, зависѣли, точно также какъ и по казеннымъ дорогамъ, отъ большаго или меньшаго движенія по дорогамъ; съ увеличеніемъ движенія, улучшалось также отношеніе расходовъ къ валовому доходу.

Казенныя дороги, въ общемъ, работали дешевле и на версту дороги, расходы какъ на поѣздо, такъ и на вагоно-ось были меньше, чѣмъ по частнымъ дорогамъ. Общіе расходы Правленій частныхъ Обществъ, также значительно выше, чѣмъ по казеннымъ дорогамъ, такъ что въ смыслѣ экономіи, казенныя дороги были предпочтительнѣе передъ частными, притомъ послѣднія владѣли, главнымъ образомъ, доходными дорогами, дававшими большія прибыли (Московско-Рязанская, Курско-Кіевская, Рязанско-Козловская, Лодзинская и т. д.), а если между частными и были малодоходныя, то доплату процентовъ по облигаціямъ приходилось покрывать изъ средствъ казны.

О чистыхъ доходахъ.

Чистые доходы по казеннымъ и частнымъ дорогамъ, за послѣдніе 2 года составляли:

	Общій доходъ тысячъ рублей.	Дефицитъ тысячъ руб.	Чистый доходъ на вер. рублей.
	Казенныя дороги.		
1892 г.	27.773	240	2.654
1893 „	44.766	77	3.594
	Частныя дороги.		
1892 г.	80.681	539	4.653
1893 „	84.801	59	5.444

Поверстный чистый доходъ увеличился какъ по казенной, такъ и по частной сѣти, дефицитъ же наоборотъ сократился.

Здѣсь не мѣсто входить въ подробное разсмотрѣніе вопроса о томъ, какая эксплоатація дорогъ дешевле, частная или казенная, а потому мы приводимъ данныя о валовыхъ доходахъ, расходахъ и чистыхъ доходахъ по всей сѣти.

Года.	Валовой доходъ всего тыс. руб.	Расходы общіе тыс. рублей.	Чистые доходы тыс. руб.	На версту дороги руб.
1883	231.875	147.437	84.438	3.855
1884	229.766	143.490	86.276	3.834
1885	234.375	141.330	93.045	3.954
1886	225.217	141.458	83.859	3.452
1887	252.987	144.264	108.723	4.387
1888	283.383	160.058	123.325	4.822
1889	282.691	168.833	113.858	4.327
1890	284.531	171.774	112.757	4.226
1891	296.087	177.651	118.436	4.338
1892	301.709	194.032	107.677	3.924
1893	328.793	199.362	129.431	4.645

Чистый доходъ съ 1883 по 1893 г. вообще возросъ, но нельзя не обратить вниманія на то, что возвышеніе доходовъ совпадало съ урожайными годами или съ годами слѣдующими за урожайнымъ, что указываетъ на громадное значеніе, какое имѣетъ въ Россіи сельское хозяйство.

Въ урожайный 1887 г. поверстный доходъ немедленно возвысился, въ 1888 г. урожай былъ выше средняго за 1883—1887 года, и слѣдовалъ за сильно урожайнымъ годомъ, а потому доходъ еще возвысился.

Послѣ неурожайнаго 1891 года, въ слѣдующемъ 1892 году поверстный доходъ по всей сѣти тотчасъ понизился, немедленно поднявшись въ урожайный 1893 г. Чистый доходъ 1894 года еще значительно долженъ былъ превысить чистый доходъ 1893 г.

Въ приложеніяхъ, читатель найдетъ діаграмму № 4, на которой наглядно изображено измѣненіе отношеній, между длиной казенныхъ и частныхъ дорогъ до 1895 года, а также возрастаніе чистаго поверстнаго дохода по казеннымъ и частнымъ дорогамъ до 1893 г. включительно, кромѣ того въ приложеніяхъ имѣется таблица № 7, показывающая валовые доходы и расходы по частнымъ и казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ. Здѣсь же мы считаемъ необходимымъ привести данныя о валовомъ доходѣ съ пассажиро-версты и съ пудо-версты по нашей сѣти съ 1883 г.

Года.	Валовой доходъ съ пассажиро-вер. коп.	Средняя выручка съ пудо-версты коп.
1883	1,18	0,0273
1884	1,19	0,0267
1885	1,19	0,0266
1886	1,18	0,0264
1887	1,17	0,0253
1888	1,08	0,0246
1889	1,08	0,0236
1890	1,05	0,0243
1891	1,02	0,0237
1892	0,95	0,0228
1893	1,00	0,0234

Какъ видно изъ этихъ цифръ, средняя выручка съ пассажиро-версты, вслѣдствіе увеличенія числа льготныхъ пассажировъ, сократилось съ 1,18 въ 1883 г. на 1,00 въ 1893 г.; выручка отъ перевозки товаровъ, за то же время, понизилась съ 0,0273 на 0,0234 коп., т. е. съ $^1/_{37}$ на $^1/_{43}$ коп. съ пуда и версты въ среднемъ.

Въ заключеніе считаемъ не лишнимъ привести здѣсь данныя о Финляндскихъ дорогахъ.

О Финляндскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Съ 1086 верстъ въ 1884 г., [67]) Финляндская желѣзнодорожная сѣть увеличилась до 1.976 верстъ къ концу 1893 г. Средняя эксплоатаціонная длина въ 1893 г. была 1.856 верстъ.

Всѣми пассажирами по финляндскимъ дорогамъ было сдѣлано 123,9 милл. вер., такъ что на 1 вер. дороги приходилось 66.770 пассажиро-верстъ (сравнительно съ 191.600 у насъ). Число пудо-верстъ по финляндской сѣти въ 1893 г. составляло 8.379 мил. или 4,5 милл. пудо-верстъ на версту дороги (сравнительно съ 33,5 милл. пудо-верстъ на версту нашихъ дорогъ).

За послѣднія 10 лѣтъ, валовой доходъ, расходы и чистый доходъ по финляндской сѣти, мало измѣнились, въ 1884 году валовой доходъ составлялъ по 6.756 финскихъ марокъ съ километра, расходы по 4.328 ф. мар.: чистый доходъ по 2.428 ф. марокъ; въ 1893 г. доходъ составлялъ 6.770 ф. мар., расходъ 4.602 ф. мар., и чистый доходъ 2.168 ф. мар. съ километра. На наши деньги въ кредитныхъ рубляхъ на версту, валовой доходъ составлялъ 2.708 р., т. е. меньше чѣмъ у насъ давали малодоходныя дороги, расходы на версту, составляли 1.841 р. кред., чистый доходъ на версту 867 руб.

---

[67]) Statistik Ärsbok för Finland. Helsingfors 1895, а также свѣдѣнія о Правительственныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ Финляндіи 1895.

На израсходованные на постройку къ 1894 году всего 1.987 верстъ: 56.561.910 руб' кредит., т. е. по 28.466 р. кред. на версту, чистый доходъ въ 867 р. составлялъ около 3% на затраченный капиталъ. При маломъ движеніи, надо удивляться, что финляндская сѣть, вообще еще могла окупаться.

Нельзя не признать, что дороги въ Финляндіи построены и эксплоатируются очень дешево.

ГЛАВА IV.

Экономическое значеніе желѣзныхъ дорогъ для сельскаго хозяйства.

Общія соображенія.

Въ предъидущихъ главахъ, мы приводили данныя о длинѣ русской желѣзно-дорожной сѣти за разные года, о доходахъ валовыхъ и чистыхъ, а также о перевозкахъ пассажировъ и грузовъ вообще, здѣсь-же остановимся на болѣе детальномъ разсмотрѣніи нашей желѣзнодорожной сѣти, а именно взглянемъ на распредѣленіе желѣзныхъ дорогъ по губерніямъ и на то вліяніе какое желѣзныя дороги оказали на сборы хлѣбовъ, на скотоводство и т. д. Но прежде чѣмъ приступить къ разсмотрѣнію переименованныхъ данныхъ, считаемъ не лишнимъ привести здѣсь компетентное мнѣніе профессора Чупрова, о вліяніи желѣзныхъ дорогъ на обмѣнъ товаровъ.

„Исторія показываетъ, говоритъ профессоръ Чупровъ (68), что ни одна отрасль труда не стоитъ въ столь тѣсной связи со всей хозяйственною жизнью народа, какъ перевозка. Ея состояніе ставитъ предѣлы возможному развитію хозяйства; ея успѣхи рано или поздно отражаются на всѣхъ родахъ дѣятельности человѣка. Хозяйство древняго міра существенно обусловливалось тѣмъ, что ни финикіецъ, ни

---

68) Желѣзнодорожное хозяйство, его экономическія особенности и его отношенія къ интересамъ страны. А. Чупровъ. Москва 1875 г.

грекъ не могли предпринимать отдаленныхъ морскихъ переѣздовъ, а на сухомъ пути не пошли дальше вьючной перевозки. Если вдуматься въ причины того могучаго переворота, который испытала Европа, начиная съ XV столѣтія, то едва-ли не прійдется свести его къ столь повидимому мелкой причинѣ, какъ изобрѣтеніе компаса, измѣнившее условія мореплаванія. Морской путь въ Индію и открытія Колумба были-бы невозможны безъ компаса; а отъ этихъ двухъ фактовъ непрерывною цѣпью потянулись послѣдующія явленія экономической исторіи Европы. Уже этотъ опытъ прошлаго заставляетъ думать, что новые успѣхи перевозной промышленности должны были послужить толчкомъ къ цѣлому ряду перемѣнъ въ народномъ хозяйствѣ".

„Одинъ изъ самыхъ общихъ законовъ обмѣна товаровъ, говоритъ далѣе профессоръ Чупровъ, состоитъ въ томъ, что для каждаго товара существуетъ опредѣленный раіонъ сбыта. Величина этаго раіона зависитъ прежде всего отъ физическихъ свойствъ предмета. Большая часть произведеній человѣческаго труда сохраняютъ свою пригодность для цѣлей человѣка лишь въ теченіи извѣстнаго срока; не будучи потреблены въ срокъ, они вполнѣ или частью теряютъ свою полезность. Продолжительность этого срока различна для разныхъ товаровъ по самой ихъ природѣ; многіе, и притомъ особенно важные предметы человѣческаго потребленія, каковы напр. мясо, молоко, овощи, удерживаютъ свои полезныя свойства лишь въ теченіи нѣсколькихъ дней. Отсюда самъ собою вытекаетъ первый законъ, опредѣляющій раіонъ сбыта товаровъ; этотъ раіонъ находится въ прямомъ соотношеніи съ тѣмъ разстояніемъ, на которое можетъ быть перемѣщенъ товаръ, въ тече-

ніи времени, пока онъ сохраняетъ пригодность къ употребленію; разстояніе-же это будетъ, безъ сомнѣнія, тѣмъ значительнѣе, чѣмъ быстрѣе совершается перевозка.

„Но въ большой части случаевъ сюда привходитъ другой факторъ экономическаго характера. Перемѣщеніе товара съ цѣлью обмѣна можетъ произойдти лишь въ томъ случаѣ, если стоимость его тамъ, куда онъ передвигается, по меньшей мѣрѣ равняется стоимости на мѣстѣ, откуда онъ передвигается, съ присовокупленіемъ издержекъ провоза. Отсюда крайнимъ предѣломъдля сбыта каждаго товара будетъ разстояніе, на которое можно его передвинуть за сумму, равняющуюся разницѣ между стоимостью его въ пунктѣ производства и цѣною на рынкѣ потребленія. Величина этаго разстоянія находится въ зависимости съ одной стороны отъ высоты провозныхъ цѣнъ, а съ другой отъ громоздкости товара. Чѣмъ меньше стоимость товара сравнительно съ объемомъ и вѣсомъ и чѣмъ выше издержки провоза, тѣмъ большая доля означенной разницы между цѣнами поглощается передвиженіемъ на каждую единицу разстоянія и тѣмъ ограниченнѣе слѣдовательно раіонъ сбыта этаго товара. Вычислено, что перевозка на 10 нѣмецкихъ миль, при обычной въ Германіи провозной платѣ, поднимаетъ цѣну хлопка на 0,74%, желѣза на 13,33%, ржи на 16,66% ихъ средней стоимости. Робертъ Моль замѣчаетъ, что въ Германіи на обыкновенныхъ дорогахъ, дрова рѣдко выдерживаютъ перевозку болѣе, нежели на 5 миль (R. Mohl. Polizeiwissenschaft).

„Перемѣна въ условіяхъ перевозки, производимая рельсовыми путями, естественно отражается на пре-

дѣлѣ сбыта товаровъ. Поѣзда большой скорости движутся въ 6—7 разъ быстрѣе обыкновеннаго извоза. Понятно, какую важность имѣетъ это сбереженіе времени для скоропортящихся товаровъ. До проведенія желѣзныхъ дорогъ молочные продукты, овощи, мясо, плоды доставлялись въ большіе города изъ ближайшихъ окрестностей; нынѣ-же область снабженія расширилась на сотни верстъ".

Лондонскій житель въ настоящее время наприм. ѣстъ мясо быка, заколотаго наканунѣ на сѣверѣ Шотландіи (69).

„Но еще важнѣе то вліяніе, которое зависитъ отъ удешевленія перевозки. Чтобы оцѣнить его, мы приведемъ нѣсколько примѣровъ. По опытамъ Сѣверной Америки на обыкновенныхъ путяхъ хлѣбъ не можетъ перевозиться далѣе 330 миль, ибо на этомъ разстояній издержки перевозки поглотили-бы всю обычную стоимость хлѣба въ главныхъ рынкахъ. Между тѣмъ при обычной на желѣзныхъ дорогахъ Сѣверной Америки провозной платѣ въ 1,5 центовъ съ мили за тонну (70), на разстояніи 330 миль расходы транспорта поглотили-бы всего 4,95 цента съ тонны, т. е. не болѣе 10% стоимости пшеницы. Слѣдовательно раіонъ возможнаго подвоза пшеницы къ

69) Изъ Инвернесса, на сѣверѣ Шотландіи и изъ Абердина ежедневно отправляются спеціальные поѣзда съ мясомъ въ Лондонъ. (Разстояніе Инвернессъ-Лондонъ 594 англ. мили=891 верста, тарифъ 4 ф. стерл. 5 шил. за тонну съ отвѣтственностью дороги=65 коп. кр. съ пуда за все разстояніе); поѣзда выходятъ изъ Инвернесса въ полдень и прибываютъ въ Лондонъ черезъ 14 часовъ, въ 2 часа ночи; въ 4 часа утра мясо уже продается на Лондонскихъ рынкахъ см. Railway rates and charges provisional order bills Part II. London 1891.

(70) Съ тѣхъ поръ какъ это было писано, американскій тарифъ понизился въ значительной степени, такъ, онъ составлялъ съ мили тонны, въ 1880 : 1,293 цента, въ 1885 . 1,022, въ 1890 : 0,884, въ 1892 : 0,799.—См. Statistical abstract of the United States Washington 1894.

портамъ имѣетъ своимъ предѣломъ 3300 миль вмѣсто 330, т. е. увеличивается въ 10 разъ. Хлѣбъ отправляемый нынѣ Венгріею въ южную Германію, Францію, Голландію и Бельгію до проведенія желѣзныхъ дорогъ не могъ идти дальше Австрійской пограничной станціи Зальцбурга, ибо на этомъ разстояніи провозная плата цѣликомъ поглощала разницу въ среднихъ цѣнахъ между мѣстами сбыта и потребленія".

Тоже самое замѣчалось и у насъ до постройки желѣзныхъ дорогъ.

Самая дешевая плата за гужевую перевозку, 7—10 коп. съ пуда за разстояніе въ 100 верстъ, на 1000 верстъ поглотила-бы стоимость самаго хлѣба, между тѣмъ какъ сейчасъ хлѣбъ идетъ за границу, будучи подвозимъ къ портамъ на разстояніяхъ въ 2000 и болѣе верстъ.

Изъ всего сказаннаго, можно вывести заключеніе, что желѣзныя дороги создаютъ новыя условія для измѣненія производительности страны. Мѣстности имѣющія данныя для своего развитія (а таковы далеко не всѣ), выигрываютъ, другія-же принуждены измѣнять родъ своихъ занятій; съ другой стороны, открытіе желѣзныхъ дорогъ, въ той или иной мѣстности, измѣняетъ положеніе сосѣдняго народонаселенія, ухудшая или улучшая его положеніе. Въ своемъ мѣстѣ, мы постараемся доказать это примѣрами, здѣсь-же считаемъ необходимымъ остановиться на разсмотрѣніи длины нашей сѣти по губерніямъ.

Въ отдѣльной таблицѣ (№ 8 въ приложеніяхъ), помѣщены данныя о длинѣ желѣзныхъ дорогъ въ разныхъ губерніяхъ за 1874 и 1894 г.г. Отмѣтимъ тотъ фактъ, что, тогда какъ въ 1874 г. дороги имѣлись лишь въ 44 губерніяхъ, въ 1894 г. онѣ уже

обслуживали 56 губерній Европейской Россіи, 7 губ. и областей Кавказа, 1 губ. (Тобольскую) и 1 область (Уральскую) Азіятской Россіи. (Кромѣ того въ Средней Азіи имѣлась Закаспійская дорога).

О вліяніи желѣзныхъ дорогъ на посѣвы въ разныхъ губерніяхъ.

Наша желѣзнодорожная сѣть за 20 лѣтъ удвоилась и конечно такое увеличеніе протяженія дорогъ, не могло остаться безъ вліянія, на увеличеніе производительности государства. Не безъинтереснымъ по этому является взглянуть на вліяніе, какое желѣзныя дороги оказали на сельское хозяйство. Считаемъ главнымъ образомъ необходимымъ отмѣтить, измѣненія въ сборахъ хлѣбовъ, въ мѣстностяхъ находившихся, въ особенно благопріятныхъ условіяхъ, для увеличенія производительности. Въ такихъ именно условіяхъ находились губерніи. Новороссійскія, Юго-Западныя, Малороссійскія и Сѣверный Кавказъ.

Въ губерніяхъ Новороссійскихъ, за послѣднія 20 лѣтъ. произошли слѣдующія измѣненія въ длинѣ дорогъ, въ численности населенія и въ сборахъ хлѣбовъ и картофеля. Длина дорогъ и населеніе по губерніямъ составляли:

ГУБЕРНІИ.	Длина дорогъ. 1874 — 1894 Верстъ.		Населеніе. 1864—66	1870	1890
			Въ тысячахъ.		
Бессарабская.	138	798	1.026	1.079	1.689
Херсонская	841	1.009	1.330	1.597	2.250
Таврическая	321	512	615	705	1.168
Екатеринославская . . .	441	1.331	1.205	1.352	1.978
Обл. Войска-Донскаго .	882[71])	1.139[72])	950[73])	1.086[74])	2.045[75])
	2.623	4.789	5.126	5.819	9.130

[71]) И. С. Бліохъ. Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на промышленность.

[72]) Статистическій сборникъ Министерства Путей Сообщенія вып. 40-й за 1893 г.

[73]) IV выпускъ Военно-Статистическаго сборника.

[74]) Статистическій временникъ Россійской Имперіи. Выпускъ 10-й. Спб. 1875 года.

[75]) Статистика Россійской Имперіи XXVI. Спб. 1893.

Открытіе желѣзныхъ дорогъ на Югѣ, послѣдовало лишь въ концѣ 60-хъ годовъ, а потому къ 1870 г., оно не могло повліять на увеличеніе населенія, въ смыслѣ привлеченія рабочихъ силъ, изъ менѣе плодородныхъ мѣстностей, для исполненія сельскохозяйственныхъ работъ. Но уже въ 1882 г. [76]) населеніе Бессарабской губерніи возросло до 1.419 тыс. жителей, въ Херсонской губерніи за тоже время было 1865 тыс. жителей, въ Таврической 964, въ Екатеринославской 1.697 тыс., а въ Области Войска Донскаго 1.474 тыс. Такимъ образомъ съ 1870 по 1882 г. населеніе Новороссійскихъ губерній увеличилось съ 5.819 тыс. жителей на 7.419 тыс. или на 27%. Вообще съ 1870 по 1890 г., т. е. за 20 лѣтъ увеличеніе составило 57%, протяженіе же желѣзныхъ дорогъ возрасло съ 1874 по 1894 г. на 82%.

Какъ и надо было ожидать, удлиненіе сѣти, повліяло на увеличеніе посѣвовъ. За 1864—66 и 1870—72 г.г. не имѣется данныхъ о площади посѣвовъ въ разныхъ губерніяхъ Россіи, поэтому мы здѣсь приводимъ свѣдѣнія объ измѣненіяхъ какія послѣдовали въ размѣрахъ посѣвовъ. Таковые въ Новороссійскихъ губерніяхъ составляли:

ВЪ СРЕДНЕМЪ.

Въ тысячахъ четвертей.

Губерніи.	Хлѣб. 1864—66	Карт. 1864—66	Хлѣб. 1870—72	Карт. 1870—72	Хлѣб. 1883—87	Карт. 1883—87	Хлѣб. 1889—93	Карт. 1889—93	Хлѣб. 1894	Карт. 1894
Бессараб. .	740	24	709	27	1.003	51	1.052	53	1.092	81
Херсонская.	495	15	1.063	135	1.432	213	1.750	240	2.267	310
Таврическая.	409	25	676	32	873	63	1.079	77	1.386	115
Екатеринославская. .	921	55	987	74	1.138	159	1.316	204	1.636	294
Обл. Войска Донскаго .	1.160	16	?	?	1.875	120	2.032	164	2.080	266
Всего . .	2.725	135	—	—	6.321	606	7.229	738	8.461	1.066

[76]) Сборникъ свѣдѣній по Европейской Россіи за 1882 г. изд. Центр. Стат. Комитета. Спб. 1884 г.

Увеличеніе посѣвовъ по истинѣ изумительное, посѣвы хлѣбовъ за 30 лѣтъ больше чѣмъ утроились, посѣвы картофеля увеличились почти въ 8 разъ и главнымъ образомъ въ Херсонской губерніи и въ Области Войска Донскаго. Конечно такое увеличеніе посѣвовъ должно было отозваться на урожаяхъ; дѣйствительно, сборы хлѣбовъ въ Новороссійскихъ губерніяхъ возросли въ одинаковой степени съ посѣвами.

Слѣдующія цифры дадутъ наглядное понятіе объ усиленіи сборовъ хлѣбовъ и картофеля въ Новороссійскихъ губерніяхъ съ 1864—66 по 1889—93 г.г.

Сборъ всѣхъ хлѣбовъ и картофеля.

ГУБЕРНІИ.	Въ среднемъ. 1864—66 Собранс. Всѣхъ хлѣбовъ.	Карт.	Въ среднемъ 1870—72 Собрано Всѣхъ хлѣбовъ.	Карт.	Въ среднемъ. 1883—87 Собрано. Всѣхъ хлѣбовъ.	Карт.
	тысячъ четвертей.					
Бессарабская . .	2.980	76	3.340	137	6.510	234
Херсонская . .	2.037	53	4.271	476	7.408	854
Таврическая . .	1.950	129	2.779	123	4.365	216
Екатеринослав. .	2.125	168	3.536	296	5.306	521
Обл. Войск. Дон.	5.334	42	?	?	9.799	535
	14.426	468	—	—	33.388	2.360

ГУБЕРНІИ.	1889—93 Собрано. Всѣхъ хлѣб.	Карт.	1894 Собрано. Всѣхъ хлѣб.	Карт.
	тысячъ четвертей.			
Бессарабская . .	7.890	191	6.762	483
Херсонская . .	11.029	838	17.036	1.606
Таврическая . .	6.536	266	11.039	631
Екатеринослав. .	8.260	831	11.967	1.727
Обл. Воск. Дон. .	12.201	545	15.562	2.029
	45.916	2.671	62.366	6.473 [77])

[77]) Статистика Россійской Имперіи XXX. Спб. 1895.

Уже къ 1870—72 г.г. замѣчается громадное увеличеніе сборовъ хлѣбовъ въ приведенныхъ губерніяхъ, хотя 1872 г. для Таврической и Бессарабской губерній, не былъ урожайнымъ. Вообще за 1872 г. сборъ хлѣбовъ въ Новороссійскихъ губерніяхъ, былъ ниже предъидущихъ урожаевъ. За 1883—87 г.г., за исключеніемъ послѣдняго 1887 года, въ остальныхъ годахъ, урожаи были плохи, почему и средній урожай за это пятилѣтіе сравнительно малъ, тѣмъ не менѣе онъ на многое превышаетъ урожаи за 1864—1866 г.г.

Увеличеніе сбора по губерніямъ далеко не равномѣрное. Такъ, въ Бессарабской губ. съ 1864—66 г., сборы возросли къ 1889—93 г., на 165%, въ Херсонской на 441%, въ Таврической на 235%, въ Екатеринославской на 289%, въ области Войска Донскаго лишь на 128%. Въ общемъ, по пяти разсматриваемымъ губерніямъ, сборъ за 25 лѣтъ увеличился больше чѣмъ въ 3 раза. 1894 годъ былъ совсѣмъ исключительнымъ годомъ; посѣвы, какъ было видно изъ предъидущей таблицы, увеличились для хлѣбовъ на 1.232.000 четвертей, для картофеля на 460.000 четв. или на 75% сравнительно съ предъидущимъ пятилѣтіемъ.

Такіе громадные сборы хлѣбовъ, обязательно должны были поднять вывозы, такъ какъ излишки хлѣбовъ надъ потребленіемъ, въ Новороссійскихъ губерніяхъ, были очень значительны. Тогда какъ въ 1864—66 г.г. на душу населенія приходилось 2.81 четв. хлѣбовъ и 0,09 чет. картофеля, за 1889—93 гг. цифры составляли 5.08 чет. хлѣбовъ и 0.29 четв. карт. За 1894 г. чистый остатокъ хлѣбовъ составлялъ по 60,48 пуд. на душу, картофеля по 6,33 пуд. При этомъ слѣдуетъ добавить, что урожай хлѣбовъ

въ 1893 году въ Новороссійскихъ губерніяхъ, былъ больше урожая 1894 года. Увеличеніе вывозовъ отъ насъ произошло именно благодаря увеличенію урожаевъ хлѣбовъ на Югѣ.

О нашихъ вывозахъ по границамъ мы будемъ говорить дальше, здѣсь же намъ предстоитъ еще сказать нѣсколько словъ о стоимости земель.

По даннымъ Департамента Земледѣлія и Сельской промышленности [78]) средняя цѣна за земли въ Новороссійскихъ губерніяхъ, въ 1860 г. не превышала 22 руб. за десятину, въ 1870 году земля уже цѣнилась по 35 руб., въ 1883 г. по 55 руб., а въ 1889 г. стоимость земель достигла 82 р. за десятину.

Не подлежитъ сомнѣнію, что вздорожаніе цѣнъ на землю послѣдовало благодаря открытію сѣти желѣзныхъ дорогъ на Югѣ. Тоже самое было конечно замѣчено и на Сѣверномъ Кавказѣ, гдѣ хлѣбная производительность, благодаря постройкѣ Владикавказской дороги, росла чрезвычайно быстро.

До открытія Тихорѣцко-Новороссійскаго участка Владикавказской желѣз. дор., вывозы черезъ Новороссійскъ, какъ мы увидимъ нѣсколько ниже, были лишь незначительны; конечно и производительность Сѣвернаго Кавказа не могла быть велика, такъ какъ хлѣбамъ для того, чтобы попасть за границу приходилось брать путь черезъ Ростовъ н./д., что было сопряжено съ большими расходами.

По Сѣверному Кавказу данныя въ изданіяхъ Центральнаго Статистическаго Комитета, начали появляться лишь съ 1892 г.; относительно 1889 года беремъ свѣдѣнія изъ Кавказскаго календаря [79]). Мы

---

[78]) Сельскохозяйственныя и статистическія свѣдѣнія. Выпускъ IV. Спб. 1891 года.

[79]) Кавказскій календарь изд. Кавказскаго Статистическаго Комитета. Тифлисъ 1891 г.

не приводимъ данныхъ за 1895 годъ такъ какъ въ оффиціальномъ изданіи для урожая этого года цифры приведены не въ четвертяхъ, а въ пудахъ.

Сборы хлѣбовъ и картофеля на Сѣверномъ Кавказѣ, были слѣдующіе:

	1889		1892		1893		1894	
	Всѣхъ хлѣб.	Карт.	Всѣхъ хлѣб.	Карт.	Всѣхъ хлѣб.	Карт.	Всѣхъ хлѣб.	Карт.
	тысячи четвертей.							
Кубанская область . . .	6.038	431	15.120	766	12.623	621	12.463	1.412
Ставропольскак губ. . .	2.639	327	4.690	48	5.838	38	3.952	75
Терская область	1.280	109	1.379	112	1.940	141	1.327	157
Всего .	9.957	867	21.189	926	20.401	800	17.742	1.644

Населеніе Кубанской и Терской областей и Ставропольской губерніи, составлявшее въ 1886 году 2.591.000 жителей, въ 1889 году уже доходило до 2.836.000, а въ 1893 г. (къ 1 Января), по свѣдѣніямъ Кавказскаго календаря [80]), оно составляло 3.081.000.

Урожай 1889 г., на населеніе, за то же время, составлялъ по 3.51 чертвертей хлѣбовъ и по 0,30 чет. картофеля на душу; средній урожай 1892—1894 г.г. на число жителей къ 1 Янв. 1893 г., составлялъ по 6,4 четв. хлѣба и по 0,36 четв. картофеля на душу, т. е. больше чѣмъ въ Новороссійскихъ губерніяхъ.

Кромѣ хлѣба на Сѣверномъ Кавказѣ сѣяли коноплю и ленъ. Сборы того и другаго сѣмени, за послѣдніе 3 года, составляли:

	1892	1893	1894 [81])
	въ тысячахъ чевертей.		
Кубанская Обл. . .	55	61	48
Ставропольская губ.	117	291	208
Тверская Обл. . . .	60	162	110
Итого . .	232	514	366

[80]) Изданіе Кавказскаго статистическаго Комитета на 1894.

[81]) См. изд. Центральн. Стат. Комитета. Урожаи въ 1892, 1893 и 1894 г.г

Можно бы подвергнуть сомнѣнію вышеприведенныя цифры сборовъ хлѣбовъ и сѣмянъ, но вывозы черезъ Новороссійскъ вполнѣ дѣлаютъ возможнымъ увеличеніе сборовъ, подобное тому какое замѣчается по отношенію хлѣбовъ съ 1889 г.

Вывозы черезъ Новороссійскій портъ почти не имѣвшіе мѣста, до открытія Тихорѣцко-Новороссійскаго участка, вдругъ поднялись въ невѣроятной степени, какъ это и будетъ видно изъ слѣдующихъ цифръ:

	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893 [82]
			въ тысячахъ пудовъ.				
Пшеница	4	1.253	10.250	15.720	13.831	7.768	16.514
Рожь.	—	119	1.731	1.999	2.023	1.910	1.093
Ячмень.	3	295	2.939	4.203	2.135	1.849	2.612
Овесъ.	—	—	446	2.415	614	250	902
Кукуруза.	—	4	37	1.298	1.956	249	165
Остальные хлѣба .	—	4	2	50	78	—	—
Сѣмя льняное рапсовое и маковое .	—	601	3.153	4.066	1.758	3.426	3.487
	7	2.276	18.558	29.751	22.395	15.452	24.773

Вывозы изъ Новороссійска, съ 7 тыс. пудовъ въ 1887 г., поднялись до около 30 милл. пудовъ въ 1890 г. Въ 1891 году часть Россіи постигъ неурожай и излишки хлѣбовъ съ Сѣвернаго Кавказа не могли быть вывезены. Къ 1893 г. вывозы вновь начали возвышаться и въ 1894—1895 г. должны быть очень значительны. Подробный обзоръ внѣшней торговли Россіи за 1894 г. (конецъ февраля) еще не вышелъ изъ печати, но по краткому обзору за 1894 г, видно, что вывозы по Черноморской границѣ Кавказскаго края, были на 11% выше предъидущаго 1893 года.

Мы привели очень рѣзкій примѣръ вліянія желѣзныхъ дорогъ на развитіе земледѣлія. Безъ же-

82) См. Обзоры Внѣшней торговли Россіи за 1887 до 1893 года.

лѣзныхъ дорогъ къ Черному морю, Сѣверный Кавказъ не имѣлъ бы выхода для своихъ излишковъ хлѣбовъ, по своему географическому положенію. Но и въ другихъ мѣстностяхъ менѣе нуждавшихся въ желѣзныхъ дорогахъ, для своего развитія, послѣднія видоизмѣняли всю сельскохозяйственную промышленность.

Такъ, если взять напр. Юго-Западные губерніи, то мы увидимъ, что посѣвы хлѣбовъ въ этихъ губерніяхъ, увеличились въ меньшей степени. Значительное увеличеніе, замѣчается въ посѣвахъ картофеля. Кіевская и Подольская губерніи имѣя въ своихъ предѣлахъ двѣ такія рѣки какъ Днѣпръ и Днѣстръ, менѣе нуждались въ желѣзныхъ дорогахъ, нежели Волынская губернія, въ которой посѣвы увеличились въ большей степени.

По свѣдѣніямъ Военно-статистическаго сборника (IV часть) и Центральнаго Статистическаго Комитета, посѣвы за послѣднія 30 лѣтъ измѣнялись слѣдующимъ образомъ:

Губерніи.	1864—66 въ тыс. четв. хлѣбъ.	1864—66 въ тыс. четв. карт.	1870 72 въ тыс. четв. хлѣбъ.	1870 72 въ тыс. четв. карт.	1883—87 въ тыс. четв. хлѣбъ.	1883—87 въ тыс. четв. карт.
Подольская. .	1.411	148	1.873	209	1.373	130
Кіевская	1.542	251	2.062	303	1.665	186
Волынская . . .	1.168	239	1.576	270	1.424	340
	4.121	638	5.511	782	4.462	656

Губерніи.	1889 93. тыс. четв. хлѣбъ.	1889 93. тыс. четв. карт.	1894. тыс. четв. хлѣбъ.	1894. тыс. четв. карт.
Подольская	1.513	245	1.623	350
Кіевская.	1.764	335	1.822	455
Волынская	1.475	593	1.525	652
	4.752	1.173	4.970	1.457

Въ 1870—72 г.г. посѣвы въ Юго-Западныхъ губерніяхъ увеличились сравнительно съ 1864—66 г.г. очень значительно, а именно на 1.400.000 четв., вновь сократившись въ 1883—87 г.г.; сравнительно съ 1864—66 г.г., посѣвы хлѣбовъ въ 1894 г. т. е. за 30 л., увеличились на около 20%, тогда какъ посѣвы картофеля больше чѣмъ удвоились.

Сборы хлѣбовъ за тѣ-же года, составляли:

Губерніи.	1864—66. въ среднемъ. всѣхъ хлѣбовъ.	карт.	1870—72. въ среднемъ. всѣхъ хлѣбовъ.	карт.	1883—87. въ среднемъ. всѣхъ хлѣбовъ.	карт.
	въ тысячахъ четвертей.					
Подольская .	5.134	482	7.103	855	7.369	534
Кіевская . .	5.811	1.076	9.241	1.369	9.282	915
Волынская .	4.149	719	5.155	871	6.186	1.474
	15.094	2.277	21.499	3.095	22.837	2.023

Губерніи.	1889—93. всѣхъ хлѣб.	карт.	1894. всѣхъ хлѣб.	карт.
Подольская . . .	8.080	1.091	11.058	1,713
Кіевская	9.497	1.704	12.707	2.324
Волынская	6.555	2.733	8.045	3.358
	24.132	5.528	31.810	7.395

Длина дорогъ въ 3-хъ. поименованныхъ губерніяхъ, какъ видно изъ табл. № 8 (въ приложеніяхъ), почти удвоилась, населеніе-же въ Юго-Западныхъ губерніяхъ увеличилось съ 5.484.000 жителей въ 1864—66 г.г., на 5.812 тысячъ въ 1870 г. и на 8.152 тыс. въ 1890 г.

Сборъ хлѣбовъ составлялъ по 2,75 четв. на душу въ 1864—66 г.г., картофеля по 0,41 четв.; въ 1889—93 годахъ сборы хлѣбовъ на душу достигли 2,96 четв., картофеля 0,67 четв.; за 1894 г., урожайный годъ, сборъ хлѣбовъ на душу составлялъ по 3,90 четв. картофеля по 0,90 четв.

Кромѣ того слѣдуетъ еще обратить вниманіе, на то обстоятельство, что въ особенности въ Кіевской губ., большія площади земель засѣвались свекловицей, почему съ 1870—72 г.г. по 1889—93 г.г. и не могло произойдти очень сильнаго увеличенія посѣвовъ хлѣбовъ. Дѣйствительно, въ Кіевской губ. за послѣднее время, они мало измѣнились, сократившись противъ 1870—72 г.г.

Но если Кіевская губернія увеличиваетъ свою свеклосахарную промышленность, то безъ желѣзныхъ дорогъ, она этого также не могла-бы сдѣлать, такъ какъ развивающаяся промышленность нуждается въ топливѣ, которое въ видѣ каменнаго угля, желѣзныя дороги, съ 1889—90 (83) г.г. стали подвозить къ заводамъ.

Въ Малороссійскихъ губерніяхъ: Полтавской, Черниговской и Харьковской, тотчасъ послѣ *открытія дорогъ, посѣвы* значительно увеличились. Къ сожалѣнію, о площади посѣвовъ въ Россіи до 1881 г. у насъ не имѣется данныхъ, цифры же относящіяся до пахатныхъ земель, могутъ дать лишь понятіе о возможномъ распространеніи посѣвовъ, но не о дѣйствительномъ использованіи земель съ этою цѣлью.

Посѣвы по имѣющимся даннымъ, съ 1864—66 г. по 1894 г., будутъ видны изъ слѣдующей таблицы:

	Харьковская губ.		Черниговская губ.		Полтавская губ.	
	п	о	с	ѣ	я	н о
Года.	Хлѣбовъ.	Карт.	Хлѣбовъ.	Карт.	Хлѣбовъ	Карт.
1864—66	1381	105	1203	266	1882	220
1870—72	1858	154	1333	268	2119	227
1883—87	1558	147	1312	129	1783	162
1889—93	1684	217	1346	249	1834	273
1894	1568	357	1357	615	1874	492

83) См. ежегодникъ по сахарной промышленности за 1891—1892 г., Кіевъ 1893 г.

Во всѣхъ трехъ губерніяхъ, посѣвы хлѣбовъ и картофеля составляли:

	Всего хлѣбовъ.	Картофеля.
1864—66	4466	591
1870—72	5310	649
1883—87	4653	438
1889—93	4864	739
1894	4799	1464

Наибольшіе посѣвы хлѣбовъ въ малороссійскихъ губерніяхъ имѣли мѣсто въ 1870—72 г.г. съ тѣхъ поръ, посѣвы стали сокращаться; посѣвы же картофеля наоборотъ растутъ.

Сборы въ малороссійскихъ губерніяхъ въ среднемъ за 1883—87 по 1889—93 г.г. оставались почти безъ измѣненій; 1894 г. и здѣсь былъ годомъ исключительнаго урожая.

Сборы хлѣбовъ, будутъ видны изъ слѣдующихъ цифръ:

	Средній сборъ за 1864—66 г.		Средній сборъ за 1870—72 г.		Средній сборъ за 1883—87 г	
	въ тысячахъ четвертей					
Губерніи.	Хлѣбовъ	карт.	Хлѣбовъ	карт.	Хлѣбовъ	карт
Харьковская . .	3810	387	5831	695	6661	553
Черниговская . .	3185	998	4317	1113	4779	664
Полтавская . . .	6733	220	8458	1054	9103	768
	13.728	1605	18.606	2862	20.543	1985
	1889—93		1894			
Харьковская . .	7184	911	9358	2372		
Черниговская. .	5358	1575	7211	2942		
Полтавская. . .	9312	1409	15157	3475		
	21.854	3895	31.726	9789		

Въ 1874 г. въ Харьковской губ. уже имѣлось 422 вер. желѣзныхъ дорогъ, длина ихъ къ 1894 г. достигла 655 верстъ. Въ Черниговской губ. цифры за соотвѣтствующіе года были 379 и 773 версты; въ Полтавской губ., 214 и 514 верстъ.

Населеніе въ 3-хъ Малороссійскихъ губерніяхъ, составляло въ 1865 г.: 4989 тыс. жителей, въ 1870 г. 5461 тыс., въ 1890 г.: 7592 тыс.

На душу населенія сборъ всѣхъ хлѣбовъ за 1864—66 г. составлялъ по 2,75 четв., въ 1889—93 г. по 2,88 четв. Картофеля было собрано, въ среднемъ, въ 1864—66 г.: 1605 тыс. четвер. или по 0,32 четв. на душу, въ 1889—93 г.: 3896 тыс. четвер. или по 0,51 четв. на душу.

Подъ давленіемъ низкихъ цѣнъ, послѣдняго времени, площадь посѣвовъ въ Малороссійскихъ губ. въ 1893 г., сравнительно съ 1881 г. нѣсколько сократилась, съ 5.132 тыс. десятинъ въ 1881 г., на на 5071 тыс. дес. въ 1893 году; въ 1894 г. площадь посѣвовъ вновь достигла цифры 1881 года, урожай же былъ изъ ряда вонъ выходящимъ. Сравнительно съ 1870—72 г., посѣвы лишь въ Черниговской губ. нѣсколько увеличились, въ Харьковской и Полтавской губ. наоборотъ замѣчается сокращеніе посѣвовъ хлѣбовъ и лишь посѣвы картофеля нѣсколько увеличились. Въ Харьковской, какъ и въ Кіевской губ., посѣвы свекловицы играютъ большую роль, возможно что это отчасти повліяло на сокращеніе посѣвовъ хлѣбовъ.

Съ особенною яркостью выступаетъ вліяніе рельсовыхъ путей на увеличеніе производительности въ Оренбургской губ., въ которой лишь въ концѣ 70-хъ годовъ было приступлено къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ.

Въ 1864—66 и въ 1870—72 г.г. какъ видно изъ слѣдующихъ цифръ, посѣвы и сборы въ Самарской губ., имѣвшей сбытъ для своихъ хлѣбовъ, водой въ Петербургъ, были очень значительны, наоборотъ въ Оренбургской губ., при отдаленности отъ Волги и

отсутствіи путей сообщенія, не было возможности сѣять хлѣбъ въ большомъ количествѣ, на продажу.

Посѣвы и сборы хлѣбовъ въ Самарской и Оренбургской губерніяхъ, будутъ видны изъ слѣдующихъ цифръ:

Самарская губернія.

Года.		Посѣвъ всѣхъ хлѣбовъ.	Карт.	Сборъ хлѣбовъ	Карт.
		въ тысячахъ четвертвертей.			
1864	66	2295	—	6113	—
1870	72	2502	—	9315	—
1883—87		2130	127	11.130	559
1888		1947	116	6856	512
1889		1992	114	7181	496
1890		2504	136	7903	505
1891		2376	108	4028	133
1892		1513	133	6175	396
1893		1729	170	9020	614

Оренбургская губернія.

1864—66	975	—	2101	—
1870—72	959	—	3829	—
1883—87	1688	43	7156	221
1888	1536	42	3593	124
1889	1466	39	8195	268
1890	2567	104	4486	439
1891	2585	106	2793	402
1892	1710	78	8174	411
1893	1632	64	6408	289

Увеличеніе сборовъ хлѣбовъ въ Оренбургской губ. въ 1889 г. и 1892 г. сравнительно съ 1864—66 г.г. очень значительное, въ среднемъ сборъ 1888—1893 г.г. составлялъ 5608.000 четвертей или въ $2^1/_2$ раза больше чѣмъ за первое трехлѣтіе.

На душу населенія, средніе сборы хлѣбовъ въ

Самарской губерніи за 1864—1866 г.г. составляли по 3,61 четв., въ 1870--72 г., по 5,06 четв., въ 1888—1893 г.г. по 2,5 четв. Въ Оренбургской губ. по 2,33 въ 1864 66 г.г. и по 4,1 четв. въ 1888—93 г.

Въ 1894 г., по свѣдѣніямъ Центральнаго Статистическаго Комитета, въ Самарской губ. былъ чрезвычайно обильный урожай, доходившій до 15.159.000 четв., такъ что средній урожай за 1888—1894 г.г. составлялъ по 8.046.000 четв. или на число населенія 1890 года по 3,02 четв.

Возрастаніе посѣвовъ въ Оренбургской губерніи прямо зависило отъ удешевленія провозной платы; не будь въ свое время построена дорога и посѣвы оставались бы въ тѣхъ размѣрахъ, какіе достаточны для прокормленія собственнаго населенія.

Точно тоже замѣчается и въ Уфимской губерніи, гдѣ съ постройкой Самаро-Златоустовской желѣзной дороги площадь посѣвовъ увеличилась. Она составляла, въ 1881 г.: 1463.700 десят., въ 1893 г.: 1.715.700 дес. Въ 1894 и 1895 г.г. площадь посѣвовъ въ Уфимской губ. вновь сократилась.

Губерніи, которыхъ желѣзныя дороги еще не коснулись, также увеличивали посѣвы, но лишь сообразуясь съ ростомъ населенія; съ другой стороны увеличеніе производительности отдаленныхъ окраинъ, губерній: Оренбургской, Уфимской и др. повліяло на земледѣліе въ Центральныхъ и промышленныхъ губерніяхъ.

Измѣненія въ размѣрахъ сборовъ въ Центральныхъ губ. будутъ видны изъ слѣдующихъ цифръ.

Сборы всѣхъ хлѣбовъ, въ тысячахъ четвертей.

Года.	Губерніи. Курская.	Орловская.	Тульская.
1864—66	8295	9050	7325
1870—72	15.072	10.071	8366
1883—87	10.405	8047	7074
1888	10.693	8778	8706
1889	6.697	7254	7639
1890	11.023	9312	7878
1891	6·500	6154	5347
1892	7.693	5387	3563
1893	10.288	8904	7344
1894	14·343	9387	8946

Года.	Рязанская.	Тамбовская.	Воронежская.
1864—66	5709	9558	7476
1870—72	7163	15.275	8971
1883—87	7559	13.126	10.494
1888	8.903	15.699	13·754
1889	8.177	9.046	6 569
1890	7.208	14.287	14.912
1891	3·907	6.354	2.799
1892	4.427	8.931	5.204
1893	7.667	14.046	13.214
1894	8.404	15.999	13.005

Послѣдніе 2 урожая были чрезвычайно значительны хотя по нѣкоторымъ губерніямъ они не доходили до средняго урожая за 1870–72 г.г. Самымъ правильнымъ мѣриломъ для опредѣленія увеличенія или сокращенія посѣвовъ, можетъ служить площадь занятая подъ посѣвами въ разные года.

Что площадь посѣвовъ именно въ центральныхъ губерніяхъ сократилась, видно изъ слѣдующихъ цифръ.

Губерніи:	Подъ посѣвами. 1881	1893	1894	1895
	тысячъ десятинъ.			
Курская	2.016	1.757	1.819	1.794
Орловская . . .	1.635	1.365	1.352	1.312
Тульская . . .	1.292	1.017	1.060	1.045
Рязанская . . .	1.350	1.187	1.093	1.103
Тамбовская . .	2.311	1.950	1.977	1.940
Воронежская . .	2.417	1.949	2.021	1.996
	11.021	9.225	9.322	9.190

Намъ неизвѣстно насколько сократилась площадь посѣвовъ съ 1870 г. по 1881 г., но уменьшеніе площади посѣвовъ съ 1881 г. по послѣднее время, составило 1.831.000 десятинъ; хотя не въ одинаковой степени но повсемѣстно площадь посѣвовъ сократилась, а это конечно не можетъ не отозваться на среднемъ урожаѣ.

Тогда какъ сборы хлѣбовъ въ центральныхъ губерніяхъ, въ 1864—66 г.г. составляли по 4,82 четв. на душу, въ 1870—72 г.г. по 6,18 четв., они упали въ 1889—93 г.г. въ среднемъ до 3,49 четв. на дупу, чѣмъ и объясняется тотъ фактъ, что Курскія крупчатныя мельницы работаютъ на чужомъ зернѣ, въ послѣднее время привозимое изъ Уральска.

Еще большее сокращеніе площади посѣвовъ, за послѣднія 13—14 лѣтъ, замѣчается въ промышленныхъ губерніяхъ, куда хлѣбъ и раньше доставлялся изъ центральныхъ губерній, въ послѣднее же время въ снабженіи хлѣбомъ промышленныхъ губерніи, кромѣ Центральныхъ, участвуетъ Югъ и Юго-Востокъ.

	Подъ посѣвами находилось.			
	1881	1893	1894	1895
	тысячъ десятинъ.			
Владмірская .	911	752	680	678
Калужская . . .	728	550	561	584
Тверская . . .	898	782	731	762
Ярославская . .	535	432	448	429
Костромская . .	908	781	774	751
Московская . .	559	409	414	411
	4.538	3.706	3.608	3.615

Сокращеніе площади посѣвовъ съ 4.538 на 3.615 тыс. десятинъ составляетъ 20%, по этому очень естественно, что привозы хлѣбовъ въ промышленныя губерніи растутъ. Сборы хлѣбовъ въ поименованныхъ губерніяхъ показываютъ слѣдующія измѣненія:

Губеніи:	1864—66	1870—72	1883—87
	Сборы въ тысячахъ четвертей.		
Владимірская	4.208	3.309	4.298
Калужская	3.073	3.050	3.193
Тверская	4.657	3.720	4.597
Ярославская	3.011	2.760	3.323
Костромская.	3.189	3.410	4.335
Московская	2.883	1.833	2.926
	21.021	18.082	22.672

Губерніи:	1888	1889—1894	1894
Владимірская	4.373	3.969	4.352
Калужская	3.516	3.250	3.571
Тверская	4.539	5.034	4.742
Ярославская	3.045	3.332	3.429
Костромская	4.251	4.603	4.839
Московская	3.083	2.839	2.970
	22.807	23.027	23.903

Не смотря на сокращеніе посѣвовъ, сборы хлѣ-

бовъ въ промышленныхъ губерніяхъ, нѣсколько даже возвысились, что многіе изслѣдователи объясняютъ увеличеніемъ урожайности земель у насъ.

Профессоръ А. Фортунатовъ въ своей книгѣ [84]) сравнивая урожаи хлѣбовъ во время крѣпостнаго права и въ послѣднее время, приходитъ къ выводу что отмѣна крѣпостнаго права имѣла послѣдствіемъ повышеніе среднихъ урожаевъ ржи въ русскомъ частно-владѣльческомъ хозяйствѣ.

Беря урожаи 1864—66 г.г. при населеніи въ Промышленныхъ губерніяхъ въ 7.380.000, мы видимъ, что сборы хлѣбовъ на душу составляли по 2,87 четв.; въ 1889—93 г.г. при населеніи въ 9.198 тыс. жителей, сборы составили лишь по 2,50 четв. Поэтому привозы хлѣбовъ въ промышленныхъ губерніяхъ должны были увеличиться, что при имѣющихся желѣзныхъ дорогахъ было вполнѣ возможно.

Цѣна земель, по свѣдѣніямъ Департамента Земледѣлія и Сельской Промышленности, въ промышленныхъ губ. возвысилась съ 16 руб. за десятину въ 1860 г., до 44 руб. въ 1889 г., т. е. увеличилась въ $2^3/_4$ раза; но увеличеніе стоимости земли произошло во всей Россіи.

Цѣна отъ 50 до 70 руб. за десятину, относилась въ Россіи къ 11,9% всей земельной площади, отъ 30 до 50 руб. къ 20.8%, отъ 10 до 30 руб. къ 46,4%, менѣе 10 руб.—20,9%, такъ что около $^2/_3$ земли цѣнилась не свыше 30 руб.

Къ 1889 г. цѣна на земли увеличилась въ 4 губерніяхъ меньше чѣмъ вдвое, въ 14 губ. на 100—150%, въ 10 губ. на 150—200%, въ 4-хъ на 200—250% и въ 8 больше чѣмъ на 250%.

---

[84]) См. урожаи ржи въ Европейской Россіи стр. 88. А. Фортунатова Москва 1893 г.

Такое увеличеніе цѣнъ земли конечно отчасти произошло благодаря проведенію желѣзныхъ дорогъ, хотя большое вліяніе на возвышеніе цѣнъ земель имѣли Земельные банки.

Менѣе всего цѣна возвысилась въ нечерноземной полосѣ, а именно съ 28 на 70 руб., или на около 150%; въ черноземной полосѣ земля возвысилась въ цѣнѣ отъ 33 до 90 руб. т. е. на около 173%.

Югъ всегда имѣлъ всѣ данныя для быстраго развитія, а потому какъ только тамъ появились улучшенные способы передвиженія грузовъ, такъ тотчасъ весь богатый Новороссійскій край и Сѣверный Кавказъ оживились.

Изъ всего вышесказаннаго можно было усмотрѣть, насколько велико было вліяніе желѣзныхъ дорогъ на хлѣбные посѣвы.

Мы видѣли, какъ съ открытіемъ желѣзныхъ дорогъ: Сѣверный Кавказъ, Новороссійскія, Юго-Западныя и Малороссійскія губерніи, а также Оренбургская и Уфимская, усилили свои посѣвы; наоборотъ, благодаря болѣе дешевой доставкѣ хлѣбовъ, промышленныя губерніи и даже центральныя почуствовали конкурренцію отдаленныхъ губерній и принуждены были сократить свои посѣвы. Если-бы желѣзныя дороги въ Россіи были остановлены въ своемъ развитіи и дороги черезъ Сызрань въ Самару и Оренбургъ не были-бы продолжены, то нѣтъ сомнѣнія, что отдаленныя Оренбургская и Уфимская губерніи и по сейчасъ вели-бы скромное хозяйство съ цѣлью обезпеченія своего населенія, такъ что Центральныя и Промышленныя губерніи, по сбыту своихъ произведеній, не испытывали-бы той конкурренціи, какая замѣчается сейчасъ. Но съ другой стороны, Россіи приходится на внѣшнихъ рынкахъ кон-

куррировать съ Заантлантическими странами и цѣны хлѣбовъ у насъ, находятся въ зависимости отъ цѣнъ на международномъ рынкѣ, такъ что если-бы и не было дорогъ на Юго-Востокѣ, то всетаки цѣны въ Промышленныхъ губерніяхъ были-бы не выше теперешнихъ.

Дѣло не въ конкуренціи губерній отдаленныхъ отъ центра Россіи, а въ томъ, что производство хлѣбовъ обходится въ Промышленныхъ губерніяхъ очень дорого, благодаря бѣдности почвы, благодаря тому, что земля требуетъ большихъ количествъ удобреній и т. д.

Оренбургская, Уфимская и Самарская губерніи, свой хлѣбъ, отправляютъ въ большихъ количествахъ за границу черезъ Балтійскіе порты, такъ что конкурренція этихъ губерній не можетъ быть значительна.

Главная причина уменьшенія посѣвовъ заключается въ очень низкихъ цѣнахъ на международномъ рынкѣ, а между тѣмъ производство хлѣбовъ въ промышленныхъ губерніяхъ [85]) безспорно обходится дороже нежели въ Новороссійскихъ, Нижневолжскихъ или на Сѣверномъ Кавказѣ.

Въ томъ же положеніи, какъ наши промышленныя губерніи, находятся въ Америкѣ, старые штаты. Тогда какъ, новые штаты, напр. Докота, съ 1882 г. увеличила площадь посѣвовъ съ 720 тыс. акровъ на 5.168.000 акр. (1 акр. -- 0,37 десятины) въ 1893 г., въ Миннесота посѣвы возросли съ 967 тысячъ акровъ въ 1868 г. на 3.197.000 акр. въ 1893 г., въ Канзасѣ съ 98 на 2.768 тыс. акровъ, въ Небраскѣ съ 36 на

[85]) См. Сельскохозяйственныя и статистическія свѣдѣнія. Вып. III. Изд. Департамента Земледѣлія и Сельской Промышленности. Спб. 1892 г.

старыхъ штатахъ, замѣчается постоянное сокращеніе площади посѣвовъ. Низкія цѣны послѣднихъ лѣтъ, фермерамъ старыхъ штатовъ не выгодны и вывозы изъ Америки по существующимъ цѣнамъ, должны-бы были сильно сократиться, если-бы снабженіе Европейскихъ рынковъ не взяли на себя новые штаты, съ каждымъ годомъ увеличивающіе посѣвы. Возможность подвоза хлѣба по желѣзнымъ дорогамъ къ портамъ за 1.500—2.500 верстъ, служитъ единственнымъ объясненіемъ удешевленія цѣнъ на международномъ рынкѣ. Къ дешевымъ желѣзно-дорожнымъ перевозкамъ, присоединилось страшное удешевленіе морскихъ фрахтовъ, вслѣдствіе чего такія отдаленныя отъ Европы государства, какъ Аргентина, Индія, также начали снабжать европейскіе рынки пшеницей, а Аргентина сверхъ того и кукурузой, замѣняющей во многихъ случаяхъ овесъ.

Бороться противъ появленія новыхъ конкурентовъ на международныхъ рынкахъ, можно лишь сокращеніемъ посѣвовъ и переходомъ къ болѣе интензивной культурѣ, т. е. къ многополью, къ молочному и мясному хозяйству и т. д.

Цѣны на хлѣбъ какъ заграницей, такъ и у насъ очень понизились, въ особенности за послѣдніе 2 года, хотя какъ видно изъ слѣдующей таблицы, цѣны въ урожайные 1887—1888 года были также очень низки.

По даннымъ Департамента Земледѣлія и Сельской промышленности, среднія мѣстныя осеннія цѣны на важнѣйшіе хлѣба, для всей Европейской Россіи, за девять лѣтъ, колебались слѣдующимъ образомъ: 1.228 тыс. и т. д., въ штатѣ Нью-Іоркъ и въ другихъ

Цѣна за одну четверть.

	Ржи.		Озимой пшеницы.		Яровой пшеницы.	
	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.
1881	8	93	12	27	11	10
1882	7	22	10	40	9	52
1883	6	88	10	15	9	05
1884	6	34	8	40	7	34
1885	5	27	7	91	7	06
1886	5	11	9	04	7	71
1887	4	17	7	77	6	95
1888	4	64	8	42	7	34
1889	5	49	8	08	7	57

	Овса.		Ячменя.		Картофеля.	
	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.
1881	3	61	6	—	2	12
1882	3	20	5	40	2	—
1883	3	33	5	15	2	30
1884	3	34	5	02	1	90
1885	3	61	5	07	1	88
1886	2	86	4	36	1	70
1887	2	17	3	55	1	62
1888	2	57	3	99	1	78
1889	3	10	4	42	1	91

Низшія цѣны были, какъ видно изъ приведенной таблицы въ 1887 г., съ 1889 г. цѣны начали возвышаться, въ 1890 г. онѣ еще поднялись, затѣмъ въ 1891 и 1892 г.г. онѣ держались очень высоко. Новое паденіе цѣнъ началось съ 1893 г. и продолжалось до конца 1895 года; съ тѣхъ поръ цѣны нѣсколько окрѣпли, хотя и сейчасъ рожь въ Балтійскихъ портахъ продается по 58—59 коп. за пудъ, т. е. по 5 руб. 31 коп. за 9 пуд. четверть. Овесъ обыкновенный стоитъ сейчасъ (20 Февраля) въ портахъ: 59—60 коп. за пудъ, ячмень 60 к.; пшеница въ

черноморскихъ портахъ котируется по 80 коп. за пудъ, за 10 пудовую четверть, гирка въ 9 п. 35 ф. стоила 78 коп. за пудъ и т. д. ячмень 52 коп.

Мы говорили до сихъ поръ о вліяніи желѣзныхъ дорогъ на размѣры посѣвовъ въ разныхъ раіонахъ, здѣсь же приведемъ посѣвную площадь въ 60 г. Европейской Россіи за 1881, 1883—87 и за 1893 и 1894 г.г., а также общіе сборы хлѣбовъ за 1864—66, 1870—72, 1883—1887 и за 1889—1893 г.г.

Площади посѣвовъ всѣхъ хлѣбовъ и картофеля, въ 1881, въ 1883—1887 и въ 1893 и 1894 г.г., составляли:

	1881		1883 1887		1893	
	Всѣхъ хлѣбовъ. Тыс.	Картоф. десятинъ.	Всѣхъ хлѣбовъ. Тыс.	Картоф. десятинъ.	Всѣхъ хлѣбовъ. Тыс.	Картоф. десятинъ.
50 Губ. Евр. Россіи.	62.235	1274	59.983	1375	60.434	2099
10 Привислян. губ.	—	—	—	—	3827	730
					64.261	2829

	1894		1895	
	Всѣхъ хлѣбовъ. тыс.	Картоф. десятинъ.	Всѣхъ хлѣбовъ. тыс.	Картоф. десятинъ.
50 Губ. Европ. Россіи	60.176	2140	59.739	2154
10 Привислян. губ. .	3591	640	3564	649
	63.767	2780	63.303	2803

Сокращеніе площади посѣвовъ, въ 50 губ. Европейской Россіи съ 1881 по 1895 г. составляло, около $2^1/_2$ милл. десятинъ для всѣхъ хлѣбовъ, но за то посѣвныя площади картофеля увеличились для 50 губ. Европ. Россіи на 900 тысячъ десятинъ.

Урожай конечно зависитъ отъ атмосферическихъ явленій, отъ своевременныхъ дождей весной, сухой погоды во время уборки и т. д., по этому гораздо правильнѣй брать среднія цифры, тѣмъ болѣе что опыты уже указали, что послѣ двухъ хорошихъ

урожаевъ, обыкновенно слѣдуютъ 2—3 плохихъ или среднихъ; колебанія между годами у насъ какъ извѣстно очень значительны.

Хорошіе урожаи тотчасъ отзываются на желѣзнодорожныхъ перевозкахъ, хотя въ послѣднее время, въ виду возрастанія нашей нефтяной, каменноугольной и желѣзодѣлательной промышленности, вліяніе урожаевъ на перевозки сдѣлалось нѣсколько менѣе замѣтнымъ.

Сборы всѣхъ хлѣбовъ и картофеля въ 60 губ. Европейской Россіи за разные періоды, составляли:

	1864—66		1870—72 *)		1883—87	
	Всѣ хлѣб.	Карт.	Всѣ хлѣб.	Карт.	Всѣ хлѣ.	Карт
	тысячъ четвертей.					
50 Губ. Евр. Россіи.	200.164	23.372	247.622	36.136	288.216	47.010
10 Привислян. губ.	16.855	10.156	20.556	18.795		
	217.019	33.528	268.178	54.931		

	1889—93		1894	
	Всѣ хлѣб.	Карт.	Всѣ хлѣб.	Карт.
	тысячъ четвертей.			
50 Губ. Европ. Россіи	282.407	65.699	380.348	89.915
10 Привислянск. губ.	20.567	30.169	23.566	30.035
	302.974	95.868	403.914	119.950

Увеличеніе сбора за трехлѣтіе 1870—72 г.г. сравнительно съ 1864 - 66 г.г. составляло около 20%, затѣмъ въ пятилѣтіе 1883—87 г.г. въ 50 губ. Европейской Россіи было собрано на около 40 милл. четв. больше предъидущаго времени, увеличеніе такимъ образомъ составило около 16%, затѣмъ за пятилѣтіе 1889—93 г. сравнительно съ предъидущимъ, послѣдовало незначительное сокращеніе сборовъ хлѣбовъ на около 2%, наоборотъ сборъ картофеля

*) Сборы въ Области Войска Донскаго не включены за 1870—72 г.г.

увеличился на 18 милл. четвертей или на около 44%. Какъ мы видѣли, площадь посѣвовъ картофеля за послѣднее время сильно возрасла. Очевидно, что крестьянское населеніе все болѣе и болѣе переходитъ на употребленіе картофеля, который впрочемъ по питательности далеко уступаетъ ржи.

Въ 1893 и 1894 г.г. у насъ были замѣчательные урожаи, превысившіе сборы, какого либо раньше бывшаго года. Чтобы составить себѣ понятіе о колебаніяхъ цифръ нашихъ урожаевъ, приводимъ данныя за 1891—1894 г. за каждый годъ отдѣльно.

	Сборы всѣхъ хлѣбовъ въ тысячахъ четвертей.			
	1891	1892	1893	1894
50 губ. Европ. Россіи	228.782	265.940	378.244	380.348
10 Привислянск. губ.	17.687	26.678	24.945	23.566
	246.469	292.618	403.189	403.914

	Сборы картофеля въ тысячахъ четвертей.			
	1891	1892	1893	1894
50 губ. Европ. Россіи	48.449	77.285	96.316	89.915
10 Привислян. губ.	20.602	37.982	35.910	30.035
	69.051	115.267	132 226	119.950

Сравнительно со среднимъ урожаемъ за 1889—1893 г.г. урожаи послѣднихъ двухъ лѣтъ показываютъ увеличеніе на 96 и 98 милл. четвертей хлѣбовъ, для 50 губ. Европейской Россіи и на 4.5 и 3 милл. четвертей для 10 Привислянскихъ губерній, т. е. для 50 губерній увеличеніе сборовъ хлѣбовъ въ 1893 и 1894 г.г. сравнительно со средними сборами за 1889—1893 г.г. составляли около 34%, для 10 Привислянскихъ губерній нѣсколько меньше.

Сравнивая урожай 1893 и 1894 г.г. съ предъ-

идущими двумя годами, увеличеніе составляло 132 милл. четв. или 50%, точно также въ сильной степени возросли урожаи картофеля.

Въ началѣ проведенія желѣзныхъ дорогъ, по мѣрѣ удлиненія сѣти, возрастали и посѣвы хлѣбовъ и лишь за послѣднее время они нѣсколько сократились, вслѣдствіе пониженія цѣнъ на хлѣба на международномъ рынкѣ. Соотвѣтственно увеличенію сборовъ хлѣбовъ, росли и наши вывозы.

Въ приложеніяхъ имѣется таблица № 9 показывающая вывозы хлѣбовъ отъ насъ по годамъ, (эти же данныя изображены на діаграммѣ № 5), здѣсь же взглянемъ на наши вывозы по пятилѣтіямъ; таковые составляли:

Въ средн. за: 1804—1814	по	1228 тыс.	четверт.	
1814—1825	„	2085	„	„
1827—1829	„	2488	„	„
1830—1834	„	2601	„	„
1835—1839	„	2741	„	„
1840—1844	„	2678	„	„
1845—1849	„	5664	„	„
1850—1854 [86])	„	5911	„	„
1855—1859	„	7072	„	„
1860—1864	„	8778	„	„
1865—1869	„	10.085	„	„
1870—1874	„	21.606	„	„
1875—1879 [87])	„	33.221	„	„
1880—1884	„	31.842	„	„
1885—1889	„	46.011	„	„
1890—1894 [88])	„	48.552	„	„

Въ пятилѣтіе 1885—89 г.г. было два урожайныхъ

[86]) См. И. С. Бліохъ. Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на промышленность.
[87]) Историко-Статистическій Обзоръ промышленности Россіи. Томъ I, 1883 г.
[88]) Обзоръ внѣшней торговли Россіи за отдѣльные года.

года (1887 и 1888), въ слѣдующее пятилѣтіе 1890—94 г.г., хорошіе урожаи, какъ мы видѣли, имѣли мѣсто въ 1893 и 1894 г.г. Большіе вывозы, всегда замѣчаются или въ урожайный или въ слѣдующій за нимъ годъ. Въ теченіи послѣднихъ 10 лѣтъ (1885—94) мы имѣли 4 хорошихъ урожая и какъ видно будетъ изъ нижеслѣдующихъ цифръ, вывозы отъ насъ тотчасъ возвышались; такъ было въ 1887 и 1888 г.г., точно также вывозы были значительны и въ 1893 и 1894 г.г. Обыкновенно и въ годъ слѣдующій за урожайнымъ, бываютъ большіе вывозы. 1889 г., напр., не былъ особенно урожайнымъ, но вывозы тѣмъ не менѣе были очень значительны. Точно также и вывозы 1895 г., хотя урожай этого года былъ ниже предъидущихъ двухъ урожаевъ, судя по цифрамъ за 10 мѣс. будутъ довольно значительны. По 31 Октября было вывезено хлѣбовъ въ 1895 г.: 494 милл. пуд., въ 1894 г.: 524 милл. пуд., въ 1893: 308 милл. пуд. Вывозы въ 1893 г. поправились лишь послѣ урожая этого года, за послѣдніе 4 мѣсяца.

По годамъ, вывозы въ пудахъ и четвертяхъ составили:

	Милл. пуд.	Милл. четв.
1885	344	39,3
1886	279	32,4
1887	393	36,3
1888	548	66,8
1889	467	55,2
1890	419	49,9
1891	391	44,3
1892	196	22,8
1893	404	48,7
1894	639 *)	77,1

*) Мы перевели пуды въ четверти, считая 1 чет. пшеницы и муки пшеничной по 10 пуд., 1 четв. ржи по 9 пуд., 1 четв. ячменя по 8 пуд., овса 6 пуд., отрубей по 5 пуд., а остальные хлѣба по 10 пудовъ.

Перевозки хлѣбовъ по желѣзнымъ дорогамъ въ урожайные года и въ года слѣдующіе за урожайными, всегда сильно растутъ.

Желѣзными дорогами въ послѣднее время, къ портамъ подвозятся, хотя и большія количества, но подвозы гужемъ и водой, какъ мы увидимъ въ своемъ мѣстѣ очень значительны; въ 1874 г. подвозы къ портамъ желѣзными дорогами составляли лишь 64,5 %, остальныя количества были подвезены водными путями и гужемъ.

Изъ всего количества хлѣба, вывезеннаго въ 1874 г. черезъ Европейскія таможни 26,7 милл. четв.; желѣзными дорогами было доставлено всего 17,7 милл. четв.

За послѣднія 6 лѣтъ, перевозки главныхъ хлѣбовъ по всей нашей сѣти составляли:

	Милліоны пудовъ.					
	1888	1889	1890	1891	1892	1893
Пшеницы	206.9	147.0	147.7	158.5	112.6	146.0
Муки пшеничной	45,3	45,0	47.0	46,2	48,5	64,1
Ржи	96,9	69.6	60,3	82,2	60,4	58,2
Муки ржаной	31,8	34,0	32,3	28,3	27,1	38,9
Овса	106,8	94,2	87,2	78,4	62.0	99,3
Ячменя	54,7	33,2	33,4	35,3	36,2	69,2
Итого	542,4	423,0	407,9	428,9	346,8	475,7

Въ 1888 г. перевозки пшеницы, ржи (и муки пшеничной и ржаной), овса и ячменя составляли 28 % общихъ перевозокъ, которые въ этомъ году доходили до 1927,5 милл. пудовъ. Въ 1889 г. участіе хлѣба въ общихъ перевозкахъ упало до 21,7 %, въ 1890 г. оно составляло: 20,71, въ 1891 г.—21,9, въ 1892 г.—17,9, вновь поднявшись въ 1893 до 21,4 %. Въ 1894 году, за который отчета еще не имѣется перевозки хлѣба должны быть гораздо значительнѣй.

Хлѣбъ по нашимъ дорогамъ перевозился на довольно большія разстоянія; такъ, пробѣгъ 1 пуда пшеницы въ 1892 г. [89]) составилъ 565 верстъ, въ 1893 г. 299 вер. Пробѣгъ 1 пуда пшеничной муки, составлялъ 513 и 486 верстъ. Рожь въ 1892 г. была перевезена въ среднемъ на разстояніи 611 вер., въ 1893 г. 510 вер., мука ржаная сдѣлала въ среднемъ пробѣгъ въ 523 и 617 вер., овесъ 538 и 678 вер., ячмень 580 и 379 верстъ. Въ среднемъ, пробѣгъ 1 пуда хлѣба составлялъ 559 верстъ въ 1892 г. и 470 верстъ въ 1893 г.

Изъ этого кажется ясно, что за отсутствіемъ дорогъ, хлѣбная производительность и торговля имѣла бы совсѣмъ иной характеръ.

Подвозить хлѣбъ на дальнія разстоянія, можно лишь или водой или же по желѣзнымъ дорогамъ, подвозка гужемъ, въ большихъ количествахъ, производится лишь въ порты не соединенные съ другими дорогами рельсовыми путями, какъ Бердянскъ, напр., въ Азовскомъ морѣ или Пернава и Виндава въ Балтійскомъ.

Съ водяной доставкой желѣзныя дороги, конечно, не могутъ конкурировать; перевозки хлѣбовъ по Волгѣ и Маріинской системѣ, всегда будутъ произдится дешевле нежели желѣзными дорогами, точно также, какъ на Югѣ, перевозки Днѣстромъ, Днѣпромъ, Бугомъ и Дономъ обходятся дешевле желѣзно-дорожной перевозки, но желѣзныя дороги работаютъ круглый годъ, и имѣютъ большія преимущества передъ водяными сообщеніями. Это видно между прочимъ, изъ того, что подвозы Западной Двиной къ Ригѣ, съ открытіемъ Риго-Двинской желѣзной

[89]) См. Статистическій Сборникъ Министерства Путей Сообщенія № 37 за 1892 г. Спб. 1894 г.

дороги, значительно сократились. Точно-тоже замѣчается и въ Петербургѣ. Что касается до гужевыхъ подвозовъ хлѣбовъ къ южнымъ, а также къ Балтійскимъ портамъ, то они продолжаютъ имѣть мѣсто потому, что перевозки на лошадяхъ на короткихъ разстояніяхъ, стоютъ конечно, дешевле, сберегая нагрузку и выгрузку, а также доставку на желѣзнодорожную станцію и отвозъ съ конечной пріемной станціи въ амбаръ. Подводы доставляютъ хлѣбъ прямо на мѣсто, избѣгая тѣмъ накладные расходы.

Подвозы желѣзными дорогами къ Балтійскимъ, Черноморскимъ и Азовскимъ портамъ, а также вывозы хлѣбовъ черезъ порта въ этихъ моряхъ, за границу, будутъ видны изъ слѣдующихъ двухъ таблицъ:

Подвозы желѣзными дорогами къ портамъ:

	въ милліонныхъ пудовъ.					
	Балтійскимъ.		Черноморскимъ.		Азовскимъ.	
	1892	1893	1892	1893	1892	1893
Пшеницы . . .	2,2	1,3	29,4	52,2	13,9	17,8
Пшеничн. муки .	9'L	9,1	1.6	2,5	0,6	0,6
Ржи	8,6	8,0	3,1	7,7	1,1	2,8
Ржаной муки .	6,3	9,5	0,2	0,3	—	—
Овса	18,1	40,8	2,4	9,7	1,2	1,3
Ячменя	5,1	4,6	8,7	28,3	5,7	9,5
	47,0	73,3	45,4	100,7	22,5	32,0

Вывозы за границу черезъ порта:

	Балтійскаго моря		Чернаго моря		Азовскаго моря	
	милліоны пудовъ					
	1892	1893	1892	1893	1892	1893
Пшеницы . .	0,6	0,5	28,4	73,8	41,2	61,1
Муки пшеничн.	0,5	0,03	0,8	1,5	—	0,05
Ржи	1,3	1,9	2,0	17,1	2,0	6,4
Муки ржаной .	—	0,02	—	—	—	—
Овса	17,3	40,5	0,2	6,6	0,1	0,4
Ячменя . . .	2.2	2,1	18,2	61,8	19,5	38,9
	21,9	45,5	49,6	160,8	62,8	106,85

Къ Балтійскимъ портамъ подвозы желѣзными дорогами, превышали вывозы; черезъ порта Чернаго и Азовскаго морей было больше вывезено, нежели доставлено дорогами. Въ 1893 г. подвозы желѣзными дорогами, составили 132.7 милл. пудовъ, вывозы же достигли 267,6 мил. пуд., такимъ образомъ вывозы были вдвое больше подвозовъ, что именно и объясняется главнымъ образомъ подвозами къ Одессѣ, Николаеву, Ростову на-Дону—Днѣпромъ, Днѣстромъ, Бугомъ и Дономъ и подвозами къ Бердянску гужемъ.

Подвозы хлѣбовъ желѣзными дорогами по Западно-сухопутной границѣ Прусской и Австрійской за 1892 и 1893 г.г. были незначительны, составивъ въ 1892 г. 7.4 милл. пудовъ (поименованныхъ 4 хлѣбовъ и муки), въ 1893 г.: 12.2 милл. пудовъ. Москва получала желѣзными дорогами довольно большія количества, а именно въ 1892 г.: 25,7 милл. пуд., въ 1893 г.: 26.4 милл. пуд.; Варшава 8.2 милл. пуд. въ 1892 г. и 6.9 милл. пудовъ 1893 г.

Желѣзныя дороги подвозили къ портамъ тѣ количества, какія не могли быть подвезены водой (за отсутствіемъ водянаго сообщенія, во многихъ мѣстностяхъ) или гужемъ (за дальностью разстоянія). Но къ этому вопросу мы еще вернемся въ концѣ настоящаго изслѣдованія, здѣсь же взглянемъ на состояніе нашего скотоводства за прежніе и послѣдніе года.

Постройка желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, сопровождалась усиленіемъ посѣвовъ хлѣбовъ и сокращеніемъ скотоводства, такъ по крайней мѣрѣ было до конца 70-хъ годовъ, съ тѣхъ поръ численность наличнаго скота, стала увеличиваться.

Цѣны на хлѣба въ 60-хъ и 70-хъ годахъ были настолько высоки, сбытъ для хлѣбныхъ избытковъ,

благодаря открытію рельсовыхъ путей, былъ настолько удешевленъ (сравнительно съ прежней гужевой перевозкой) и улучшенъ, что хозяева бросились на увеличеніе посѣвовъ и наши вывозы, какъ мы видѣли изъ приведенныхъ раньше данныхъ, возростали въ невѣроятной степени.

Въ діаграммѣ № 5, приложенной къ настоящему изслѣдованію, изображены наши вывозы и состояніе нашей сѣти, начиная съ 1850 г.; связь между удлиненіемъ сѣти и увеличеніемъ нашего экспорта очевидна; съ тѣмъ вмѣстѣ, съ переходомъ нашихъ хозяевъ къ большимъ посѣвамъ къ 1870 г., нѣсколько сократилось скотоводство; дѣло въ томъ, что въ 60-хъ—70-хъ годахъ, мясо, сравнительно съ хлѣбомъ было слишкомъ дешево, чтобы поощрять скотоводство. За хлѣбъ платили лучшую цѣну, сравнительно съ мясомъ; но по мѣрѣ появленія на европейскихъ рынкахъ новыхъ хлѣбовъ изъ заатлантическихъ странъ, цѣны на хлѣба падали, наоборотъ мясо. которое труднѣй было доставлять на большія разстоянія, возвышалось въ цѣнѣ. Теперь, когда доставка мяса въ замороженномъ видѣ изъ Австраліи, Сѣверной и Южной Америки не представляетъ прежнихъ препятствій, цѣна мяса нѣсколько упала, хотя и сейчасъ очень высока.

Англійскій Экономистъ, въ своихъ замѣчательныхъ ежегодныхъ отчетахъ о торговлѣ, приводитъ цѣны хлѣба и мяса за цѣлый рядъ лѣтъ. Беря среднюю цѣну въ 1845 - 50 г.г. за 100, съ тѣхъ поръ произошли слѣдующія измѣненія въ цѣнахъ на Лондонскомъ рынкѣ, а съ тѣмъ вмѣстѣ на всѣхъ рынкахъ доставляющихъ хлѣбъ и мясо въ Англію:

	Цѣны въ Лондонѣ на: пшеницу	мясо.
1845—50 въ среднемъ	100 %	100%
1857	118	105
1858	90	114
1866	89	129
1870	80	123
1873	104	144
1874	116	146
1875 [90])	80	137
1876	84	153
1877	97	138
1878	98	135
1879	75	127
1880	88	119
1881	82	146
1882	84	125
1883	77	145
1884	73	123
1885	60	122
1886	57	106
1887	66	112
1888 [91])	58	108
1889	57	100
1890	56	123
1891	61	126
1892	70	131
1893	48	119
1894	50	143
1895	39	140
1896 [92])	47	136

[90]) Fhe Economist 1885 г.
[91]) Fhe Economist 1888 г.
[92]) тоже за 1896 г.

Изъ этихъ данныхъ видно, что тогда какъ цѣна пшеницы на Лондонскомъ рынкѣ съ начала 80-хъ годовъ, т. е. съ момента появленія на европейскихъ рынкахъ все большихъ и большихъ количествъ индійской, а затѣмъ Аргентинской пшеницы [93]) стала постоянно падать, составивъ къ 1 Янв. 1895 г. лишь 39% стоимости пшеницы въ 1845—50 гг., мясо наоборотъ удержалось въ цѣнѣ и къ 1-му Янв. 1896 г. было на 36% дороже средней цѣны за 1845—50 г.г. Цѣна на хлѣбъ всегда быстрѣй колеблется, чѣмъ цѣна на мясо, такъ какъ повышеніе или пониженіе цѣнъ зависитъ отъ урожаевъ, между тѣмъ какъ количество скота доставляемаго на рынки, не можетъ вдругъ увеличиваться или уменьшаться въ той степени, какъ хлѣбъ. Исключенія конечно тоже возможны; такъ, пониженіе цѣны въ Англіи въ 1893 г. было обусловлено плохимъ урожаемъ кормовыхъ травъ, вслѣдствіе чего предложеніе скота на убой увеличилось, но вслѣдъ затѣмъ цѣна вновь поднялась.

Переходъ сельскаго хозяйства у насъ, отъ экстензивныхъ посѣвовъ зерна, къ увеличенію мяснаго хозяйства идетъ довольно медленно; но за послѣднее время между нашими хозяевами, все болѣе и болѣе созрѣваетъ сознаніе въ необходимости измѣненій въ способахъ хозяйства. Желѣзныя дороги, въ дѣлѣ перевозки скота и мяса, а также молочныхъ продуктовъ, безъ сомнѣнія еще окажутъ нашему сельскому хозяйству, очень важныя услуги.

Состояніе нашего скотоводства въ 1846 г. и въ 1866 г., представлялось въ слѣдующемъ видѣ:

---

[93]) См. Статистическій очеркъ производства пшеницы и международной торговли ею. Антона Радцига. Журналъ Сельское Хозяйство и Лѣсоводство за 1887 г.

	Тысячъ головъ.				
	1846	1851	1856	1861—64	1866 [94]
Лошадей.	16.327	16.155	15.585	15.063	16.161
Рогатаго скота	22.746	20.962	21.351	20.708	22.646
Овецъ простыхъ	32.749	29.648	32.088	30.723	35.153
» тонкорунныхъ . .	7.722	7.979	8.617	11.756	11.356
Свиней	—	8.594	8.806	9.092	9.313

Изъ этихъ цифръ видно, что тогда какъ число лошадей и рогатаго скота за 20 лѣтъ почти не измѣнилось, число овецъ увеличилось на около 15%. Изъ раньше сказаннаго, мы видѣли, насколько увеличились посѣвы хлѣбовъ къ 70-му году, сравнительно съ 1864—66, безъ всякаго сомнѣнія посѣвы значительно увеличились и сравнительно съ 50-ми годами; небольшое сокращеніе числа рогатаго скота къ 1866 году, мы можемъ себѣ объяснить лишь тѣмъ, что цѣны хлѣба, не соотвѣтствовали цѣнамъ мяса, которое сравнительно съ хлѣбомъ было дешево, поэтому и замѣчается то явленіе, что тогда какъ цѣна хлѣба понизилась, цѣна мяса повысилась.

Измѣненіе въ численности скота, за послѣднее время было слѣдующее;

Въ 50 губ. Европ. Росс.	Тысячъ головъ.		
	1877 [95])	1882 [96])	1888 [97])
Лошадей	15.611,4	20.015,7	19.633,3
Крупнаго рог. скота.	21.408,8	23.845,1	24.609,3
Овецъ простыхъ . .	35.143,2	37.217,4	44.465,5
„ тонкорунныхъ	10.153,5	10.291,5	
Козъ	1.180,4	1.374,8	?
Свиней.	9.050,8	9.207,7	9 243,0

[94]) См. И. С. Бліохъ. Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на промышленность.
[95]) Стист. временникъ Росс. Импер. Вып. X. Спб. 1875 г.
[96]) Сборникъ свѣдѣній по Россіи. Изд. Центр. Ст. Комит. Спб. 1884 г.
[97]) Сборникъ свѣдѣній по Россіи. Изд. Центр. Ст. Комит. Спб. 1890 г.

Привислянскія губ. за 1870 г. безъ губерній Калишской, Ломжинской и Сѣдлецкой:			
Лошадей	548,7	Свѣдѣній не имѣется.	1.204,3
Крупнаго рог. скота . .	1.361,0		3.013,4
Овецъ простыхъ	1.182,2		3.754,7
„ тонкорунныхъ . .	1.652,8		
Козъ	11,0		?
Свиней	748,5		1.499

Абсолютное число, какъ лошадей, такъ и крупнаго рогатаго скота возвысилось, но на 100 душъ населенія число скота сократилось. Относительно 10 Привислянскихъ губ., сравненія невозможны, такъ какъ за 1870 г., свѣдѣнія имѣлись лишь по 7 губерніямъ.

За послѣдніе года, какъ видно изъ Библіографическаго обзора изданій Центральнаго Комитета [98]), новыя данныя о числѣ скота не печатались.

Число овецъ сократилось подъ давленіемъ низкихъ цѣнъ на шерсть, вслѣдствіе усиленнаго снабженія европейскихъ рынковъ шерстью изъ Аргентины и Австраліи. Пониженіе цѣнъ на Австралійскую шерсть съ 1890 г. было очень значительно. Цѣна въ Лондонѣ, за мытую шерсть понизилась съ 24 пенса за англійскій фунтъ (33 руб. 84 коп. кред. за пудъ) въ 1890 г., на $17^3/_4$ пенса къ 1 Янв. 1896 г. (25 р. 03 к. кред. за пудъ). Число овецъ въ Австраліи съ 75 милл. штукъ въ 1880 г. повысилось до до 116 милл. штукъ въ 1893 г.; въ Аргентинѣ, въ послѣднее время число овецъ превышало 80 милл. штукъ.

Австралія снабжаетъ Англію большимъ количествомъ бараньяго мяса, которое привозится въ за-

[98]) Библіографическій обзоръ. Изд. Центр. Стат. Комитета. Спб. 1895 г.

мороженномъ видѣ. Число овечьихъ тушъ привозимыхъ въ Англію, возросло съ 723 тыс. штукъ въ 1886 г. на 3.379,000 тушъ въ 1895 г., изъ Южной Америки въ Лондонъ и Ливерпуль привозы овечьихъ тушъ возросли съ 435 тыс. штукъ въ 1886 г. до 1615 тыс. штукъ въ 1895 году. Вообще привозы въ Англію увеличились съ 1.187,547 тушъ въ 1886 г на 5.013,158 тушъ въ 1895 г.

Наши вывозы скота и мяса, до сихъ поръ, къ сожалѣнію оставались очень незначительными, хотя желѣзныя дороги въ послѣднее время дѣлаютъ все возможное, чтобы идти на встрѣчу сельскимъ хозяевамъ.

Перевозки крупнаго рогатаго скота по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ, за послѣднее время, будутъ видны изъ слѣдующихъ цифръ:

Главныя станціи отправленія:	1890 Ш	1891 Т	1892 У	1893 К Ъ.
Брестъ. *)	49.408	52.671	64.571	59.212
Мордово-Гряз. Цар. жел. дор.	34.740	32.476	27.025	15.939
Ковель *)	31.185	29.685	23.772	24.127
Ромны	22.053	13.444	18.307	12.042
Саратовъ товарн. .	11.159	19.072	15.921	12.181
Григоровка Либ.-Ром. жел. дор. . .	10.779	11.979	15.178	5.112
Алексиково Гр.-Цариц. ж. д. . .	25.350	14.821	14.381	13.355
Рыбинскъ.	4.362	7.602	11.622	13.308
Поворино. Гр.-Цариц. жел. дор. . .	10.256	9.834	10.586	3.424
Обшаровка Оренб. жел. дор. . . .	8.006	13.778	10.381	11.954

*) Переотправочные пункты.

Главныя станціи отправленія:	1890 Ш	1891 Т	1892 У	1892 К	1893 Ъ.
Ворожба Кур.-Кіев. жел. дор. . . .	4.321	7.341	10.253		9.654
Чертково Козл.-Вор.-Рост. ж. д. .	11.150	11.709	9.453		9.876
Ярыженская Гр.-Цар. жел. дор. . . .	15.513	11.096	8.770		5.000
Харьковъ	10.937	9.215	8.542		13.112
Кущевка Владикавказск. жел. дор.	11.147	11.300	8.116		5.253
Урюпино Гр.-Цариц. жел. дор.	10.086	8.742	7.273		2.959
Оренбургъ. Оренб. жел. дор. . . .	7.840	10.100	6.329		14.692
Общая перевозка.	683.634	696.358	702.243		701.768[99])

Изъ приведенной таблицы видно, что наибольшія отправки скота имѣли мѣсто со станціи Брестъ; ст. Ковель, отчасти тоже переотправлявшая скотъ полученный съ другихъ дорогъ, въ 1893 г. занимала 2-е мѣсто. Почти весь скотъ потребляемый г. Варшава проходитъ черезъ руки коммиссіонеровъ, живущихъ въ Ковелѣ и Брестѣ; доставляемый къ этимъ станціямъ скотъ сортируется, клеймится, выдерживается въ особо устроенныхъ ското-загонныхъ дворахъ и потомъ отправляется въ Варшаву, съ такимъ разсчетомъ, чтобы наличность его, предъявленная къ продажѣ въ извѣстный день, соотвѣтствовала бы спросу и не могла вліять понижающе на цѣны скота. [100])

---

[99] Сводная статистика перевозокъ по русскимъ желѣзн. дорог. Изд. Департамента желѣзно-дорожныхъ дѣлъ Министерства Финансовъ. С.-Петербургъ 1895 г. Выпускъ 15.

[100]) Краткій обзоръ перевозокъ пассажировъ и грузовъ по Варшаво-Тереспольской дорогѣ въ 1893 г. Л. Дробнаго. Варшава 1894 г.

Ст. Мордово находится въ Тамбовской губерніи и занимаетъ третье мѣсто по отправкѣ скота, затѣмъ большія партіи идутъ изъ Полтавской, Черниговской Харьковской, Оренбургской губерній и изъ Области Войска Донскаго (ст. Алексиково, Ярыженская и Урюпино). Центральныя и промышленныя губерніи, не имѣютъ отправокъ скота въ большихъ количествахъ.

Вообще, до сихъ поръ, перевозки по нашей сѣти очень умѣренныя.

Весь перевезенный по желѣзнымъ дорогамъ скотъ, главнымъ образомъ направляется, какъ видно изъ слѣдующей таблицы въ Москву, Петербургъ и Варшаву.

Главныя станціи назначенія крупнаго рогатаго скота:	1890 ш	1891 т	1893 у	1894 к ъ
С.-Петербургъ .	136.111	160.171	158.435	171.336
Москва	64.828	96.138	64.388	93.646
Пер. ст. М. Н. ж. д. .	128.842	118.277	104.019	69.859
Варшава	85.723	87.235	101.793	106.248
Брестъ	48.248	51.928	60.580	52.193
Вильно	19.794	14.725	17.359	15.277
Одесса	11.129	14.894	15.226	16.549
Козловъ	19.186	8.476	15.099	10.218
Общая перевозка.	683.634	696.358	702.243	701.768

Около 58% перевезеннаго скота, прибыло въ столицы и въ Варшаву; за границу, какъ мы уже упоминали, вывозились лишь очень незначительныя количества. Общіе вывозы мяса всякаго будутъ указаны нѣсколько ниже.

Перевозки живыхъ свиней по нашей сѣти, были также еще очень слабы, какъ видно изъ слѣдующей таблицы:

Главныя станціи отправленія по перевозкѣ свиней.	1890	1891	1892	1893
	ш	т	у	к ъ
Варшава	30.270	40.528	41.264	61.368[101]
Бѣлая Церковь Фаст. ж. д. .	5.496	9.051	14.973	2.658
Старая Русса Новгор. ж. д. . . .	16.108	16.787	14.657	14.614
Островецъ Ивангр-Добр. . . .	11.235	13.954	13.065	17.333
Андреево Ивангр-Добр.	6.211	6.438	7.089	7.177
Луково Варш.-Тересп. . . .	14.185	15.996	12.114	17.176
Мрозы Варш.-Тересп. . . .	7.377	5.848	5.158	6.626
Реіовецъ Привис. ж. д.	15.131	16.896	11.205	20.424
Н. Александрія Привис. ж. д. .	8.484	12.550	8.375	12.821
Пилява Привис. ж. д. . . .	6.042	9.192	7.408	10.051
Люблинъ Привис. ж. д.	10.098	10.100	6.839	11.139
Холмъ	6.970	8.122	5.126	8.936
Печановка . .	2.990	3.739	6.396	6.728
Процентное отношеніе итога главнѣйшихъ пунктовъ отправленія къ общей перевозкѣ:	60%	71%	57%	63%
Общая перевозка:	307.270	406.186	357.041	477.040

Главныя отправки свиней, имѣли мѣсто изъ Привислянскихъ губ., отправки изъ другихъ мѣстностей

101) Сводная статистика перевозки по русскимъ желѣз. дор. М. Ф. Спб. 1895

Россіи, за исключеніемъ Новгородской губ., не показаны, такъ какъ слишкомъ незначительны, общія же перевозки не превышали 3—4% числа свиней въ Россіи.

О вывозахъ живыхъ свиней и свинины за границу, мы будемъ говорить дальше, здѣсь же приведемъ таблицу показывающую главныя пункты привоза свиней:

Главныя станціи назначенія по перевозкѣ свиней:	1890	1891	1892	1893
	ш	т	у	к
Варшава	131.694	116.648	151.707	180.387
С.Петербургъ .	33.039	39.676	37.479	34.887
Сосновицы . . .	5.160	35.698	28.418	44.268
Лодзь	24.232	13.987	22.933	37.632
Стремешицы Ив. Д. ж. д. . . .	20.007	23.009	22.308	23.595
Кіевъ	9.220	11.363	12.492	7.582
Либава	5.201	4,020	10.157	22.783
Москва	17.574	14.748	6.686	6.266
Процентное отношеніе итога главнѣйшихъ пунктовъ назначенія къ общей перевозкѣ:	84%	72%	89%	86%
Общая перевозка:	307.270	406.186	357,041	477.040

Главнымъ рынкомъ для свиней была Варшава, отчасти отправляющая живыхъ свиней за границу.

Также незначительны до сихъ поръ, были у насъ перевозки живыхъ овецъ. Общая перевозка овецъ во внутреннемъ сообщеніи выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

Главныя станціи отправленія овецъ:	1890	1891	1892	1863
	ш	т	у	к ъ
Кутно Варш. Вѣн.	6 401	8.315	2.640	1.083[102])
Влоцлавскъ Варш. Вѣнс. . . .	556	5.780	1.279	68
Скерневицы Варш. Вѣнс. .	1.594	11.897	295	—
Сосѣдка Сызран.-Вяз.	—	1.365	1.556	159
Харьковъ Кур. Хар. Аз. . . .	—	6	1.529	20
Тифлисъ Закавк.	544	680	1.333	1.117
Долинская Хар. Ник.	—	18	1.200	—
Ракке Балтійск.	991	953	1.018	843
Ромны Либ.-Ром.	11.084	2	480	—
Елисаветградъ Х. Н. и Юго-Зап. ж. д.	18.335	16,163	—	1.401
Тирасполь Юго-Зап.	1.740	6.537	—	46
Волочискъ Юго-Запад.	520	3.038	160	—
Врадіевка Юго-Зап.	—	2.860	52	—
Н. Украинка Юго-Запад. . .	1140	2.340	—	—
Плет. Ташлыкъ Юго-Запад. .	540	2.097	—	—
Н. Алексѣевка Л. Сев. . . .	694	830	767	6.283
Зайцево Л. Сев.	—	—	—	4.918
Алексиково Юго-Вост.	—	—	—	2.736
Сагиры Закавк. .	—	—	—	2.683
Ульяновка Екат.	—	—	—	2.576
Кара-Су Закавк.	—	—	—	2.220
Общая перевозка	73.643	107.822	29.496	59.310

102) Сводная статистика М. Ф. 21—Спб. 1895.

Овцы направлялись въ Варшаву, Петербургъ, Одессу, Батумъ, Перово (для Москвы), Симферополь, Бѣлгородъ, Границу, Либаву, Подволочискъ и т. д.; но какъ видно изъ приведнннныхъ цифръ перевозки по всей сѣти были очень незначительны. Отчасти, намъ кажется, можно объяснить незначительность перевозки, какъ крупнаго рогатаго скота, такъ и свиней и овецъ тѣмъ, что число скота въ Россіи вообще мало; до увеличенія численности скота въ Россіи на большія вывозы отъ насъ, а стало быть и на большія перевозки разсчитывать нельзя.

Здѣсь у мѣста привести нѣсколько данныхъ о перевозкѣ по нашимъ дорогамъ шерсти. Таковые составляли: 7.247 тыс. пуд. въ 1890 г., 7.244 тыс. п. въ 1891 г., 7.539 т. пуд. въ 1892 г. и 8.766 т. пуд. въ 1893 г. Главнѣйшими дорогами по отправленіи шерсти, были слѣдующія: Владикавказская, Юго-Западныя, Юго-Восточныя, Курско-Харьково-Азовская, Закаспійская и т. д.

Общія перевозки мяса свѣжаго, мороженнаго, соленаго и копченаго, составили въ 1890 году: 3.750.800 пуд., въ 1891 г.: 4.578.000, въ 1892 году: 4.568.500 и наконецъ въ 1893 г.: 4.355.000 п.

Мясо отправлялось изъ Козлова, Оренбурга, Борисоглѣбска, Самары, Нижняго, Тюмени, Царицына, Бузулука, а также изъ Петербурга и Москвы.

Въ послѣднее время участіе отдаленныхъ губерній въ снабженіи Петербурга мясомъ, возрастаетъ, такъ, въ 1893 изъ губерній Оренбургской, Самарской, Саратовской, Уфимской, Донской, и Кубанской Области служащихъ мѣстами разведенія мяснаго скота, доставлено въ Петербургъ битаго мяса 34,2% всего привоза, а десять лѣтъ тому назадъ эти же самыя мѣстности доставляли въ Петер-

бургъ лишь 2,8% всего привоза. Остальныя количества мяса поступали въ Петербургъ изъ Тамбовской губ. (21,6% общаго привоза) изъ Ярославской (11,1%), Тверской (8,2%), Новгородской (5,4%), Минской (4,1%), Московской (2,6%), Витебской (2,5%), Псковской (2%) [103]) и т. д.

Общія доставки мяса въ Петербургъ, составляли 1.343.000 пуд. въ 1890 г., 1.594.000 пуд. въ 1891 г., 1.610.000 пуд. въ 1892 г. и 1.420.000 п. въ 1893 г. Привозы мяса въ Москву составляли за тѣ же года 841.000 пуд., 1.138.000, 997.000 и 914.000 пуд. въ 1893 г. Затѣмъ мясо получали города Варшава, Ревель, Рига и т. д.

Перевозки по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ свинины [104]), составляли 1.546.500 пуд. въ 1890 году, 1,340.500 п. въ 1891 г., 1.027.400 п. въ 1892 году и 1.250.000 пуд. въ 1893 г. Свинина привозилась главнымъ образомъ въ Москву, Петербургъ, Ригу и т. д.; станціями отправленія были: Нижній, Москва, Козловъ, Витебскъ, Муромъ, Пенза, Бековo (Саратовской губерніи) и Моршанскъ.

Мы говорили о перевозкахъ скота и мяса по нашимъ дорогамъ, а теперь приведемъ данныя о перевозкахъ яицъ и яичныхъ желтковъ.

Яйца, въ послѣднее время, стали серьезнымъ предметомъ вывозовъ отъ насъ и ихъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ по количеству, не многимъ уступаютъ перевозкамъ мяса.

За послѣдніе 4 года, отправки яицъ и яичныхъ желтковъ съ разныхъ станцій желѣзныхъ дорогъ составляли: 3.858.500 пуд. въ 1890 г., 4.303.900 пуд. въ 1891 году, 3.890.700 пуд. въ 1892 г. и 3.988.800 п.

[103]) № 42 Торгово-Промышленной газеты за 1896 г.

[104]) Сводная статистика перевозокъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ. Вып. 43. Изд. М. Ф. Спб. 1895.

въ 1893 г. Главныя по отправленіямъ станціи были: Нижній, Прохоровка (Курс.-Харьк.-Азов. жел. дор.), Козловъ, Ромны, Сагуны, Люблинъ, Рыбинскъ, Бѣжецкъ, Вапнярка (ст. Юг. Зап. жел. дор.), Волочискъ и Воронежъ.

Яйца, какъ мы сейчасъ увидимъ, вывозятся въ большихъ количествахъ за границу.

Мы приводили данныя о нашихъ вывозахъ хлѣбовъ, таковые возросли въ очень значительной степени; къ сожалѣнію нельзя сказать того же о нашихъ вывозахъ скота и его продуктовъ.

Вывозы крупнаго рогатаго скота, въ теченіи десятилѣтія 1856—1866, въ среднемъ составляли по 30.000 головѣ въ годъ на сумму 1.130 тыс. рублей; въ пятилѣтіе 1867—1871 г. среднимъ числомъ было вывезено по 93 тыс. головъ въ годъ; въ пятилѣтіе съ 1872—1876 г. по 41 тыс. головъ въ годъ, за послѣдующіе года вывозы по всѣмъ границамъ, будутъ видны изъ слѣдующихъ цифръ:

Вывозы крупнаго рогатаго скота.

года.	число головъ.	стоимость 1000 р.	года.	число головъ.	стоимость 1000 р.
1877	47.324	2.921	1886	41.083	2.771
1878	47.647	3.169	1887	46.441	3.124
1879	47.762	2.148	1888	25.197	1.580
1880	36.170	1.266	1889	17.467	1.278
1881	23.812	1.068	1890	14.646	1.053
1882	24.478	1.108	1891	21.522	1.117
1883	17.169	1.291	1892	22.807	1.397
1884	30.746	2.102	1893	17.108	830
1885	44.601	3.435	1894	6.000	387 [105])

[105]) Смотр. Историко-статистическій обзоръ промышленности Россіи т. I а также Ежегодникъ Минист. Финансовъ. Вып. XV. Спб. 1889 г. и обзоры внѣшней торговли Россіи за 1883—1894 г.

Съ 93 тыс. головъ въ среднемъ за 1867—1871 гг. вывозы наши упали до 16.400 головъ въ среднемъ за 1890—94 г., само собою разумѣется, что и стоимость вывоза по суммѣ сократилась. Въ 1895 году въ первые 10 мѣс. вывозы упали до 4.000 шт. на 263.000 руб.

Въ отношеніи вывозовъ лошадей, замѣчается увеличеніе, сравнительно съ 60-ми годами. Вывозы отъ насъ лошадей, представляются въ такомъ видѣ: въ десятилѣтіе съ 1857 по 1866 гг. вывозилось въ среднемъ, по 13.000 головъ въ годъ, на сумму 730.000 р.; въ десятилѣтіе 1871—1880 г. вывезено въ годъ 21.954 головъ, на сумму 1.518.000 руб. За послѣдніе 14 лѣтъ вывозы составляли:

года.	число головъ.	сумма 1000 р.	года.	число головъ.	сумма 1000 р.
1881	23.577	1.671	1889	37.515	4,416
1882	39.295	2.733	1890	44.435	4.204
1883	44.957	3.609	1891	65.173	5.498
1884	40.077	3.449	1892	61.568	5.264
1885	34.141	2.806	1893	38.623	3.554
1886	25.844	2.816	1894	37.100	3.641
1887	21.052	2.621	1895 за 10 м.	48.200	4.739
1888	42.534	4.655			

Въ среднемъ за 1881—90 г. вывозы составили по 35.300 головъ, въ 1891—1894 г. по 50.600 головъ на 4,5 милл. руб. въ годъ. Лошади вывозились большею частью въ Австро-Венгрію и Германію. Внѣшняя торговля свиньями, начиная съ 1881 г. шла сокращаясь и вывозы послѣдняго времени, составляютъ лишь десятую часть того, что вывозилось въ концѣ 70-хъ годовъ. Главные покупатели на свиней, нѣмцы, получаютъ ихъ и сейчасъ въ большихъ партіяхъ, но преимущественно изъ Венгріи. Въ Велико-

британію, привозы свиней всегда были ничтожны, но англичане являются главными покупателями на свинину, которую получаютъ изъ Сѣв. Ам. Соедин. Штатовъ, Канады, Даніи, и не большія количества отъ насъ.

Вывозы отъ насъ свиней, за 1875—1880 г. въ среднемъ составили, по около 670 тыс. головъ въ годъ, на сумму въ среднемъ по 9,6 милл. руб. въ годъ. Вывозы съ 1881 по 1895 года, будутъ видны изъ слѣдующей таблицы:

Вывозы свиней:

Года	Число головъ	Сумма 1000 р.	Года	Число головъ	Сумма 1000 р
1881	530.440	7.145	1889	34.794	1.387
1882	578.755	10.281	1890	7.357	254
1883	421.180	7.576	1891	80.365	3.231
1884	352.117	5.239	1892	54.824	2.069
1885	203.402	4.011	1893	82.295	2.946
1886	47.388	1.308	1894	55.000	2.069
1887	63.692	1.630	1895 10 м.	67.000	2.653
1888	59.948	1.888			

Постоянное сокращеніе вывозовъ видно на первый взглядъ и приводить данныя о среднихъ вывозахъ не представляется необходимости. Дальше мы приведемъ данныя о нашихъ вывозахъ свинины, здѣсь же взглянемъ на цифры вывозовъ овецъ и телятъ, а также всякаго другаго мелкаго скота (за исключеніемъ поросятъ, к-ые значатся въ вывозахъ свиней).

Вывозы овецъ по годамъ, чрезвычайно колебались, въ 1875 г. они составляли 120 т. головъ, въ 1878: 598 т. гол., а къ 1880 г. упали до 400 т. Средніе вывозы за 1881—85 г.г. составляли по около 350 т. гол. въ годъ, на сумму 3,6 милл. руб., за

1886—90 г.г. средніе вывозы доходили до 258 т. головъ, на сумму 1,4 милл. руб. Вывозы послѣднихъ 4 лѣтъ, овецъ и прочихъ животныхъ составляли:

	Овецъ число головъ	1000 руб.	Прочихъ животныхъ сумма 1000 руб
1891	415.472	1.820	349
1892	304.729	1.413	370
1893	163.826	634	366
1894	71.000	288	393

За 10 мѣс. 1895 г. вывозы овецъ достигали 36 тыс. штукъ на сумму 156 т. руб., вывозы всѣхъ остальныхъ животныхъ составляли 313 т. рублей.

По желѣзнымъ дорогамъ, овцы перевозились въ незначительномъ числѣ. Вывозы имѣли мѣсто черезъ Одесскую и Севастопольскую таможни въ Турцію (главнымъ образомъ), Грецію, Францію; затѣмъ по Кавказской границѣ, овцы вывозились въ Персію и Турцію; по азіятской границѣ, въ средне-Азіятскіе ханства и въ Китай.

Большое значеніе пріобрѣли въ послѣднее время, вывозы отъ насъ домашней птицы, птицы битой всякой (дичи), яицъ и яичныхъ желтковъ и бѣлковъ. Тогда какъ стоимость вывозовъ этихъ предметовъ, въ 1880 г. не превышала 1811 тыс. руб., въ 1894 г. она уже доходила до 21,9 милл. рублей, увеличившись за 15 лѣтъ въ 12 разъ. Въ 1895 г. вывозы за 10 мѣс. превышали таковые за весь предъидущій годъ.

Какъ видно будетъ изъ нижеслѣдующихъ цифръ, главнымъ образомъ увеличились вывозы яицъ и домашней птицы, первые къ 1895 г. возросли въ 19 разъ, вторые въ 7 разъ.

Вывозы составляли:

	Дом. птицы на сумму 1000 руб.	Битой птицы всякой (дич.) на сумму 1000 руб.	Яицъ Число милл. штукъ	Сумма 1000 р.	Пуд.	Яичн. желтк. и бѣлковъ на сумму 1000 р.
1880	727	136	142	948	—	—
1881	918	132	67	818	—	—
1882	1.079	159	96	1.246	—	—
1883	1.028	966	128	1.830	—	—
1884	1.248	426	240	3.076	—	—
1885	1.657	302	236	3.434	68	528
1886	1.957	440	333	5.365	44	315
1887	2.891	561	507	7.953	45	200
1888	2.752	1.059	685	11.715	75	429
1889	3.612	1.384	609	9.976	88	386
1890	3.594	926	—	12.361	87	361
1891	3.911	733	834	12.665	64	255
1892	4.792	592	739	12.218	39	165
1893	4.513	616	—	13.472	71	379
1894	5.051	943	955	15.485	—	[106])
1895	5.049	696	1.288	18.061	44	523

Яйца вывозятся преимущественно въ Великобританію, которая получаетъ ихъ въ годъ на 4 милл. фунт. стер.=37 милл. руб. кред.

Большія партіи яицъ привозятся въ Великобританію изъ Венгріи и Даніи. Высшія цѣны въ Англіи платятъ за крупныя яйца привозимыя изъ Франціи и Голландіи, [107]) цѣны венгерскихъ яицъ нѣсколько ниже, за яйца привозимыя изъ Россіи платятъ еще дешевле. Увеличеніе скорости поѣздовъ по нашей сѣти, отзовется очень выгодно, на нашихъ вывозахъ яицъ, мяса, дичи и т. д., потому что при медленной доставкѣ, товары нерѣдко портятся и торговцы не-

[106]) Обзоръ внѣшней Торговли Россіи за 1894 г. изъ печати еще не появлялся, цифры вездѣ показаны по предварительному отчету.

[107]) См. журналъ «The grocer» издаваемый въ Лондонѣ.

сутъ убытки, заставляющіе ихъ понижать цѣны на мѣстахъ.

Перевозка по желѣзнымъ дорогамъ и наши вывозы продуктовъ скотоводства, будутъ видны изъ слѣдующихъ цифръ:

Общія перевозки по желѣзнымъ дорогамъ.

въ тысячахъ пудовъ.

	Кости		Кожъ и шкуръ		Сала	Щетины	Шерсти
	простой	жженой	невыдѣл.	выдѣлан.			
1890	1.705	1.020	3.343	—	2.978	722	7.247
1891	1.950	611	3.832	—	3.155	815	7.244
1892	1.418	484	3.959	—	2.927	758	7.539
1893	1.665	461	4.221	2.276	2.603	713	8.766

Увеличеніе замѣчается въ перевозкахъ кожъ невыдѣланныхъ и шерсти; перевозки остальныхъ предметовъ мало измѣнялись по годамъ; что касается до вывозовъ, то таковые, сравнительно съ концомъ 80-хъ и началомъ 90-хъ годовъ, нѣсколько упали.

Вывозы шерсти поднявшись съ 1 мил. пудовъ въ среднемъ за 1870—74 г. до 1.292,000 пуд. въ 1875—79 г., за послѣднее время, составляли за 1885—1889 по 2.010,000 пуд. на сумму 18,6 мил. руб.; за 1890-94 г.г. вывозилось въ среднемъ по 1.383,000 пуд. на 11 милл. руб., а именно:

	Тысячъ пуд.	На сумму 1000 руб.
въ 1890	1.846	15.792
1891	2.069	15.644
1892	1.458	11.863
1893	805	6.450
1894	735	5.689

Сравнительно съ предъидущимъ пятилѣтіемъ, сокращеніе составляетъ на около 31%, по суммѣ 40% но такъ какъ перевозки въ 1893 г. увеличились, то надо полагать, что внутреннее потребленіе за послѣднее время возросло.

Вывозы кожъ изъ Россіи, по суммѣ, нѣсколько возросли. Вывозили въ 1862—66 г. на 1,5 мил. р. въ среднемъ, въ 1867—71 г. на 3 мил. руб., въ 1872—76 г. на 3,3 мил. р., въ 1877—81 г. на 4 мил. руб. За время 1882—89 г. средняя годовая стоимость вывозовъ составляла по 5,8 мил. р.; за послѣдніе года вывозы составили:

Кожи всякой а также юфти		
вывозы.	на сумму тыс. руб.	
1890	6487	
1891	9058	въ среднемъ
1892	8120	
1893	7073	на 6.892,000 р.
1894	3723	

Сравнительно съ 60-ми годами, вывозы кожъ отъ насъ удвоились. Точно также можно указать и на, увеличеніе въ вывозахъ масла коровьяго. Тогда-какъ въ среднемъ за 1880—89 г. было вывезено по 288 тыс. пуд., вывозы послѣдняго времени, были значительно больше, а именно:

	Тыс. пуд.	На сумму тыс. р.	
1890	316	3311	
1891	433	4289	
1892	342	3558	въ среднемъ На сумму
1893	367	3833	по 357.000 п. 3.664,000 р.
1884	329	3329	
	1787	18.320	

Кромѣ того вывозилось искусственное масло, хотя и въ небольшихъ количествахъ.

Вывозы отъ насъ сыра, остались за послѣднее время почти безъ измѣненія, даже сократившись въ 1893 г. до 31 пуд. на сумму 185.000 рублей.

Вывозы кости и муки костяной составляли по

2 милл. пуд. въ годъ на 1.500,000 руб., что же касается до вывозовъ мяса всякаго, то до сихъ поръ, къ сожалѣнію, это дѣло у насъ развивается очень медленно и вывозы составляютъ по 200 — 300 тыс. пуд. на 1 до 1,5 мил. руб., въ томъ числѣ, конечно и свинина.

Сало всякое, въ особенности баранье, мы почти перестали вывозить.

Тогда какъ вывозы сала въ среднемъ за 1852—56 г. составляли по 2.320,000 пуд. въ годъ, за слѣдующее пятилѣтіе 1857—61 г. по 3.232,000 пуд., за 1862—66 г. по 2.540,000 пуд., съ тѣхъ поръ вывозы сала всякаго, въ томъ числѣ и свинаго, въ среднемъ за 1890—94 г. составляли по 212 тыс. пуд. на 1,1 мил. руб., а по годамъ вывозы доходили до:

	Тыс. пуд.	На сумму тыс. р.
1890	280	1331
1891	254	1138
1892	173	952
1893	262	1634
1894	91	443

Сокращеніе нашихъ вывозовъ продуктовъ скотоводства, зависитъ отъ многихъ причинъ, разсмотрѣніе которыхъ не входитъ въ программу настоящаго изслѣдованія, а потому заканчивая, настоящую главу, мы можемъ лишь еще разъ подчеркнуть, что увеличеніе нашихъ вывозовъ хлѣбовъ, произошло благодаря постройкѣ дорогъ, безъ которыхъ, увеличеніе производительности на далекихъ окраинахъ, на Югѣ Россіи и на Сѣверномъ Кавказѣ было бы немыслимо.

Перевозки яицъ на большія разстоянія, масла, и пр. сдѣлались возможными, лишь съ открытіемъ цѣлой сѣти дорогъ.

Такое же благотворное вліяніе, желѣзныя дороги оказали и на каменоугольную, на нефтяную и др. промышленности, къ разсмотрѣнію которыхъ мы и переходимъ.

ГЛАВА V.

Вліяніе удлиненія желѣзно-дорожной сѣти на развитіе промышленности.

О добычѣ каменнаго угля.

Приступая къ разсмотрѣнію каменноугольной промышленности, мы можемъ начать прямо съ того, что до проведенія желѣзныхъ дорогъ, добыча угля, была возможна лишь для удовлетворенія небольшой мѣстной потребности, потому что столь дешевый товаръ не могъ нести расходы по гужевой перевозкѣ.

Уголь конкуррируетъ съ дровами и если перевозка послѣднихъ гужемъ, на разстояніяхъ больше 25—30 верстъ, не мыслима, то естественно, что предѣлъ для перевозки угля, также не можетъ быть значительнымъ.

100 пудовъ каменнаго угля замѣняютъ кубическую сажень дровъ и поэтому уголь можетъ выносить большую перевозную плату, т. е. его можно перевозить на болѣе далекія разстоянія; тѣмъ не менѣе, предѣлъ перевозки угля могъ составлять 75—100 верстъ, тогда какъ при существованіи желѣзныхъ дорогъ, перевозка угля дѣлается возможной не 500—700 и даже 1000 верстъ.

Добыча угля въ началѣ 50-хъ годовъ, была сосредоточена почти исключительно только въ землѣ Войска Донскаго и то на одной Грушевкѣ, гдѣ добывалось частными лицами около трехъ милліоновъ пудовъ антрацита въ годъ. Кромѣ того въ Донецкомъ-же бассейнѣ Правительствомъ разрабатывались

двѣ или три копи каменнаго угля и столько-же частными лицами. Общее количество добывавшагося въ разныхъ мѣстахъ Россіи каменнаго угля (небольшія количества на Уралѣ, на Кавказѣ и на островѣ Сахалинѣ), не превышало въ началѣ 50-хъ годовъ, повидимому 5 милліоновъ пудовъ.

Мѣсторожденія каменнаго угля въ Россіи встрѣчаются во многихъ мѣстностяхъ, но наиболѣе богатый углемъ бассейнъ, есть Донецкій, расположенный въ совершенно безлѣсной странѣ, изобилующей мѣсторожденіями желѣзныхъ рудъ. Притомъ Донецкій уголь и по качеству своему наилучшій въ Россіи.

Въ Подмосковномъ бассейнѣ уголь плохаго качества, почему и разработка его, какъ мы увидимъ ниже, не только не ростетъ, но за послѣднее время даже сократилась.

Большія залежи каменнаго угля имѣются также въ Привислянскихъ губерніяхъ. Польскій уголь разрабатывается уже давно, но, конечно, въ началѣ 50-хъ годовъ разработка была лишь ничтожная.

Кромѣ того имѣется каменный уголь на Уралѣ, на Кавказѣ и т. т.

Добыча каменнаго угля въ Россіи въ 1855 г. не доходила и до 10 милліоновъ пудовъ, а именно по свѣдѣніямъ Горнаго Департамента [108]), въ этомъ году было добыто, въ Донецкомъ бассейнѣ 4,5 милліоновъ пудовъ, въ Польскомъ 4,5 милліоновъ пуд., въ Уральскомъ 440,000 пудовъ и на Кавказѣ 100,100 пудовъ. Лишь открытіе движенія по желѣзнымъ дорогамъ могло дать толчекъ этой промышленности. Дѣйствительно, съ постройкой Курско - Харьково-Азовской желѣзной дороги, Козлово - Воронежско-Ростовской и позднѣе Донецкой, начинается усиле-

[108]) Горнозаводская промышленность Россіи, С.-Петербургъ 1893 г.

ніе добычи каменнаго угля въ Донецкомъ бассейнѣ, Почти тоже замѣчается и въ Царствѣ Польскомъ.

Обиліе угля, а также желѣзныхъ рудъ на югѣ вызвало къ жизни производство желѣза и стали въ громадныхъ размѣрахъ; своимъ развитіемъ эти промышленности (каменноугольная и желѣзодѣлательная) обязаны исключительно желѣзнымъ дорогамъ, безъ которыхъ перевозка дешеваго угля отъ копей къ желѣзодѣлательнымъ заводамъ была бы немыслима.

До 1875 года добыча угля въ разныхъ раіонахъ не достигала и 100 мил., пуд.; общая добыча во всей Россіи въ 1860 году доходила до 18,3 мил., пудовъ (въ томъ числѣ Донецкаго угля: 6 мил. пуд. Польскаго 10,8 мил. пуд.); въ 1865 году: было добыто 23,3 мил. пуд., въ 1870 году: 42,4 мил. пуд.

Въ 1875, 1880, 1885, 1890 и за послѣдніе года добыча угля въ разныхъ раіонахъ, въ Россіи, составляла:

Въ бассейнахъ:	1875	1880	1885	1890	1891	1892	1893[109])	1894[110])
	Милліоны пудовъ.							
Донецкомъ . . .	51.4	86.3	114.9	183.3	191.7	218.1	239.8	293.9
Ц. Польскаго . .	24.9	78.5	109.3	150.8	158.8	176.0	193.4	202.4
Подмосковномъ .	23.6	25.1	21.3	14.3	11.0	11.0	10.9	11.8
Уральскомъ . . .	1.3	7.2	10.9	15.2	15.0	15.4	15.9	16.1
Киргизск. степи .	0.8	1.2	1.6	0.1	0.1	0.1	0.1	—
Кіево-Елисаветгр. .	1.1	0.5	0.6	0.7	0.7	0.1	0.5	—
Приморской обл. .	0.1	0.5	0.5	0.9	1.1	0.8	0.8	—
Кузнецкомъ . . .	0.3	0.5	0.8	1.0	1.1	1.1	1.0	0.8
Кавказскомъ . . .	0.4	0.4	0.2	0.6	0.5	1.0	1.6	0.8
Туркестанскомъ .	0.4	0.3	0.4	0.3	0.5	0.4	0.8	—
Онежскомъ . . .	—	0.2	—	—	—	—	—	—
Всего .	104.3	200.7	260.5	367.2	380.5	424.0	464.8	526.8

Наибольшее увеличеніе добычи угля замѣчается

[109]) Сборникъ Статистическихъ свѣдѣній о Горнозаводской промышленности Россіи въ 1893 году. С.-Петербургъ 1896 г.

[110]) Вѣстникъ Финансовъ № за 52 1895 г.

въ Польскомъ и Донецкомъ раіонахъ, Подмосковный бассейнъ сократилъ свою добычу на половину, на Уралѣ угля стали добывать въ 12 разъ больше прежняго. Въ общемъ, замѣчается увеличеніе добычи угля за 20 лѣтъ въ 5 разъ и надо ожидать дальнѣйшаго значительнаго увеличенія, потому что дешевизна топлива обязательно привлечетъ на югъ, производителей такихъ предметовъ, которые при своемъ производствѣ требуютъ много топлива, какъ стекло напр., фарфоръ, всякія глиняныя издѣлія и т. д.

Соотвѣтственно увеличенію добычи угля, росли конечно и перевозки. Такъ, по свѣдѣніямъ Харьковскаго временнаго Комитета [111]) по завѣдыванію вывозомъ минеральнаго топлива и соли, отправляемыхъ съ дорогъ: Курско-Харьково-Азовской, Донецкой и Екатерининской, перевозки Донецкаго угля по этимъ дорогамъ, еоставляли:

Годъ.	Вагоновъ.	Годъ.	Вагоновъ.
1880	64.549	1887	148.344
1881	76.262	1888	143.399
1882	96.362	1889	210.074
1883	99.877	1890	195.705
1884	96.790	1891	224.738
1885	118.830	1862	265.319
1886	132.115	1893	279.029
		1894	329.069

Здѣсь видно постоянное возрастаніе перевозокъ, которые, въ общемъ, увеличились слишкомъ въ 5 разъ. Но въ томъ числѣ не значатся цифры перевозокъ по Юго-Восточнымъ дорогамъ; перевозки по этимъ дорогамъ въ 1892 г. доходили до 30 мил. пуд. (съ Грушевскихъ и друг. копій), въ 1893 г.: до 23,4 мил. пуд.

[111]) Отчетъ Комитета за 1893 г. и 1894 Харьковъ 1895 г.

Домбровкій уголь перевозился по Варшаго-Вѣнской, Ивангородо-Домбровскій и Привислянскимъ жел. дор., причемъ по Варшаво-Вѣнской было перевезено угля въ 1889: 67,8 мил. пуд., въ 1890 г. 93,8 мил. пуд., въ 1891 г.: 99,6 мил. пуд. [112]) въ 1892 г.: 101,3 мил. пуд., въ 1893 г.: 112,3 мил. пуд. По Ивангородо-Домбровской было перевезено въ 1892 г.: 28,3 мил. пуд., въ 1893 г.: 35,5 мил. пуд.; по Привислянскимъ въ 1892 г.: 18,6 мил. пуд., въ 1893 г.: 23,7 мил. пуд.

Вообще, за послѣднія 6 лѣтъ, по всѣмъ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ было перевезено каменнаго угля (антрацита, камен. угля, брикета, кокса, бураго угля и лигнита):

года	мил. пуд.	года	мил. пуд.
1888	241,7	1891	289,7
1889	289,7	1892	319,7
1890	266,9	1893	354,1 [113])

Петребителями каменнаго угля, какъ на югѣ-Россіи, такъ и въ Привислянскихъ губерніяхъ, являются желѣзныя дороги, пароходы, желѣзодѣлательные заводы, мукомольныя мельницы, сахарные заводы и мелкіе потребители для отопленія жилищъ.

Изъ трудовъ XVIII Съѣзда Горнопромышленниковъ Юга Россіи [114]), видно, что съ 1-го Сентября 1892 г. по 31-ое Августа 1893 г., отправленные съ, Донецкихъ копей 280.144 ваг., между потребителями-распредѣлились слѣдующимъ образомъ:

---

[112]) Труды III-го Съѣзда Горнопромышленниковъ Царства Польскаго С.-Петербургъ 1893 г.

[113]) См. Сбор. М. П С. выпускъ 36-й и 39-й.

[114]) См. Труды Съѣзда. Харьковъ 1894 г

Было получено:	вагоновъ:
Желѣзными дорогами	91.444
Газовыми заводами	5.142
Пароходами	23.571
Металлургическими заводами	57.046
Сахарными заводами	19.762
Промышленными и обществен. заведеніями и частными лицами.	83.079
ВСЕГО . . .	280.144

Изъ этого видно, какую громадную пользу принесли желѣзныя дороги населенію Юга Россіи, давъ ему возможность получать дешевое топливо, въ безлѣсной мѣстности. Тотъ-же дешевый уголь поднялъ желѣзно-дѣлательную промышленность Юга Россіи.

О желѣзно-дѣлательной промышленности на Югѣ Россіи.

Донецкій каменноугольный бассейнъ еще съ 40-хъ годовъ, когда онъ былъ изслѣдованъ французскимъ ученымъ Ле-Пле, считается весьма богатымъ мѣсторожденіями желѣзныхъ рудъ. Въ 70-хъ годахъ Югъ Россіи обогатился двумя новыми мѣсторожденіями прекрасныхъ желѣзныхъ рудъ, открытіе коихъ было сдѣлано гораздо раньше. Неисчерпаемые залежи желѣзныхъ рудъ высокаго достоинства были подробно изслѣдованы на правомъ берегу Днѣпра въ Бобринецкомъ уѣздѣ Херсонской и Верхне-Днѣпровскомъ уѣздѣ Екатеринославской губерніи, по теченію рѣкъ Саксагани и Ингульца, въ окрестностяхъ селеній: Кривой Рогъ, Петровское, Александровъ-Даръ и др. Желѣзныя руды, залегающія здѣсь мощными пластами, состоятъ главнѣйше изъ желѣзнаго блеска и желѣзной слюдки, а частью также изъ магнитнаго бураго и краснаго желѣзняка.

Единственнымъ желѣзо-дѣлательнымъ заводомъ на Югѣ Россіи, до проведенія желѣзныхъ дорогъ,

былъ Луганскій, основанный въ 1799 году и работавшій съ перерывами. Въ 30-хъ годахъ устраивались въ немъ доменныя печи и производились опыты плавки рудъ на мѣстномъ каменномъ углѣ, которые по разнымъ причинамъ не имѣли успѣха. Въ 1845 году опыты были переведены изъ Луганскаго завода въ Керчь съ цѣлью проплавлять тамошнія руды помощью Грушевскаго антрацита. Но все это были лишь опыты.

Правильная постановка желѣзнодѣлательной промышленности на Югѣ началась съ 1870 г., [115]) устройствомъ Джономъ Юзъ, большаго желѣзнодѣлательнаго завода на берегу рѣки Калміуса, на землѣ князѣ Ливена, въ Бахмутскомъ уѣздѣ Екатеринославской губерніи. Этотъ заводъ далъ толчекъ желѣзной промышленности Юга, а открывшія движеніе желѣзныя дороги, дали возможность сбывать произведенія завода по всей Россіи.

Необыкновенный ростъ желѣзно-дѣлательной промышленности Юга Россіи будетъ виденъ изъ слѣдующихъ цифръ:

Производительность:

Года.	Чугуна пудовъ.	Желѣза пудовъ.	Стали пудовъ.
1871	34.472	—	—
1872	371.534	—	—
1873	504.630	162.667	
1874	495.850	705.778	
1875	622.508	998.600	
1876	1.021.397	1.246.921	
1877	1.463.695	1.306.311	
1878	1.481.076	1.045.131	

115) См. Историко-Статистическій обзоръ промышленности Россіи. Т. I. СПБ. 1883 г.

Года.	Чугуна пудовъ.	Желѣза пудовъ.	Стали пудовъ.
1879	943.442	1.231.400	
1880	1.089.438	1.619.928	
1881	1.583.244	568.965	1.266.748
1882	2.004.734	670.695	1.467.810
1883	1.988.106	423.050	1.118.963
1884	2.031.119	616.086	1.294.695
1885	2.242.720	761.761	1.955.757
1886	3.077.503	857.600	2.815.518
1887	4.158.431	794.674	2.488.743
1888	5.432.681	1.001.027	2.405.381
1889	8.468.005	1.501.301	3.721.399
1890	13.417.718	1.578.700	7.043.547
1891	15.456.869	2.133.393	8.971.933
1892	17.199.973	2.788.530	12.011.632
1893	20.043.635	3.897.148	13.859.579
1894	26.748.000	2.033.000	12.112.000

Въ 20 лѣтъ производство чугуна на Югѣ Россіи увеличилось въ 43 раза, производство желѣза къ сожалѣнію показываетъ незначительный ростъ, но за то производство стали за 15 лѣтъ увеличилось въ 10 разъ. Главнымъ образомъ Южные заводы заняты производствомъ стальныхъ рельсъ.

Тогда какъ еще въ 1887 году на Югѣ Россіи работали только два желѣзодѣлательныхъ завода, съ 1885 года началась постройка новыхъ плавильныхъ заводовъ, а именно явилось общество Брянскаго завода, начавшее въ 1885 году строить на Днѣпрѣ Александровскій заводъ; черезъ 2 года, именно въ 1887 г.. началъ работать Днѣпровскій заводъ Южно-Днѣпровскаго Общества, въ 1892 г. зажегъ доменную печь Гданцевскій заводъ Криворскаго Обще-

ства и въ Маѣ 1894 г. открылъ дѣйствіе Дружковскій заводъ Донецкаго Общества [116]).

Въ настоящее время Криворогская руда перевозится на Юзовскій заводъ, уголь наоборотъ подвозится изъ Донецкихъ копей на Александровскій заводъ и т. д. За отсутствіемъ дешевой перевозки, Южные заводы не могли-бы существовать.

Мы не говоримъ о желѣзно-дѣлательной промышленности Урала потому, что эта промышленность существовала до постройки какихъ либо дорогъ, благодаря тому, что на Уралѣ рядомъ съ рудниками имѣлось древесное топливо, но на Югѣ уголь находится не повсемѣстно, почему Екатеринославскіе заводы и нуждаются въ привозномъ топливѣ, безъ котораго не могли-бы вести свое дѣло.

Не меньшую услугу оказали желѣзныя дороги распространенію соли по всей Россіи и увеличенію ея потребленія.

Удешевленіе соли произошло сначала, благодаря освобожденію ея отъ акциза, но дешевая доставка сдѣлалась возможною единственно благодаря постройкѣ дорогъ.

Перевозка соли по желѣзнымъ дорогамъ за послѣднія 6 лѣтъ, составляла:

Годъ.	милл. пуд.	Годъ.	милл. пуд.
1888	55,7	1891	63,0
1889	60,6	1892	67,6
1890	58,5	1893	66,2

Если взглянуть на общую добычу соли по всей Россіи, то надо признать, что свыше $^2/_3$ попадало на желѣзныя дороги.

---

[116]) Желѣзо и уголь на Юги Росоіи. Е. И. Рагозинъ С.-Петербургъ 1895.

Общая добыча соли:

Года.	Каменной.	Самосадочной.	Выварочной.	Всего.
	Милліоны пудовъ.			
1884	9,6	32,7	20,2	62,3
1885	11,2	36,1	21,9	69,2
1886	14,0	38,3	20·7	73,0
1887	16,0	37,1	17,5	70,6
1888	14,0	33,6	20,3	67,9
1889	14,7	47,7	22,7	85,1
1890	13,2	47,5	24,1	84,8
1891	13,7	43,9	24,9	82,5
1892	17,6	46,5	24,9	89,0
1893	17,9	42,4	22,2	82,5

Услуги, оказываемыя желѣзными дорогами населенію, дешевой перевозкою соли во всѣ углы Россіи, неоспоримы. Потребленіе соли, составлявшее въ 1864 году лишь 22 милл. пудовъ, въ 1878 году доходило до 50 милл. пудовъ, превышая въ настоящее время 80 милл. пудовъ въ годъ.

Не меньшее значеніе для населенія имѣетъ также удешевленіе и распространеніе по всей Россіи керосина и нефтяныхъ продуктовъ во всѣхъ видахъ.

Добыча нефти на Апшеронскомъ полуостровѣ началась еще въ 30-хъ годахъ, но потребленіе въ Россіи стало увеличиваться лишь съ тѣхъ поръ какъ керосинъ сталъ дешевъ. Конечно, не однѣ желѣзныя дороги способствовали удешевленію керосина, онъ сталъ дешевъ благодаря тому, что его начали перевозить наливомъ, удешевили его производство и т. д. Но тѣмъ не менѣе, не подлежитъ сомнѣнію, что безъ желѣзныхъ дорогъ, керосинъ не могъ-бы получить того распространенія, какое онъ имѣетъ сейчасъ. Кромѣ того, лишь съ построй-

кою Закавказской желѣзной дороги, явилась возможность вывозить нефтяные продукты въ громадныхъ количествахъ. Пока вывозы керосина отъ насъ происходили по балтійской границѣ, они были незначительны, соединеніе двухъ морей рельсовымъ путемъ дало выходъ нефтянымъ богатствамъ Россіи черезъ Черное море.

Перевозка керосина и продуктовъ изъ нефти въ послѣднее время по Закавказской желѣзной дорогѣ достигла 52,4 милл. пудовъ въ 1892 году и 61,5 мил. пудовъ въ 1893 году. Кромѣ того, по той-же дорогѣ было перевезено 3.9 милл. пудовъ нефти въ 1892 году и 5.2 милл. пуд. въ 1893 году.

Дороги, доставляющія керосинъ и нефть на внутренніе рынки съ Волги, отправили въ 1892 и и 1893 год. слѣдующія количества:

Дороги:	1892 годъ. Нефть и остатки.			Керосинъ и продук. изъ нефти.		
Грязе-Царицынская . . .	7.7	мил.	п.	11.1	мил.	п.
Московско-Нижегородская.	16.4	„	„	6.0	„	„
Московско-Ярославская. .	6.7	„	„	0.7	„	„
Рязанско-Уральская . . .	2.1	„	„	4.4	„	„
Сызрано-Вяземская. . . .	1.4	„	„	1.4	„	„

Дороги:	1893 годъ. Нефть и остатки.			Керосинъ и продук. изъ нефти.		
Грязе-Царицынская . . .	9.5	мил.	п.	12.6	мил.	п.
Московско-Нижегородская.	22.8	„	„	4.4	„	„
Московско-Ярославская .	6.7	„	„	0.6	„	„
Рязанско-Уральская . . .	8.9	„	„	9.0	„	„
Сызрано-Вяземская . . .	4.2	„	„	1.9	„	„

Какъ видно изъ этихъ цифръ, желѣзными дорогами съ Волги было доставлено нефти и нефтяныхъ остатковъ для отопленія фабрикъ и заводовъ въ 1892 году: 34.3 милл. пудовъ, въ 1893 году: 52., милл. пудовъ; эти количества замѣнили около 500.000 750.000 сажень дровъ, удешевивъ въ тоже время отопленіе фабрикъ, что не можетъ остаться безъ вліянія на удешевленіе разныхъ мануфактурныхъ издѣлій.

Доставка керосина по желѣзнымъ дорогамъ также возрасла. Вообще по всѣмъ дорогамъ было перевезено:

	Нефти и нефт. остатковъ:	Керосина и продукт. изъ нефти:
1888	19.5 милл. пуд.	67.3 милл. пуд.
1889	27.8 „ „	76.8 „ „
1890	34.7 „ „	81.5 „ „
1891	37.4 „ „	84.7 „ „
1892	44.1 „ „	85.0 „ „
1893	59.5 „ „	97.7 „ „

Перевозка, какъ нефтяныхъ остатковъ, такъ и керосина ежегодно растетъ, за 6 лѣтъ въ перевозкахъ нефтяныхъ остатковъ замѣчается увеличеніе въ 3 раза, перевозка керосина и продуктовъ изъ нефти возрасла на около 50%. По мѣрѣ увеличенія перевозки керосина по закавказской желѣзной дорогѣ растутъ и наши вывозы за границу.

Таковые за послѣдніе 15 лѣтъ составляли:

Года.	Нефть сырая:	Керосинъ:	Смазоч. масла:	Нефт. остатки:	Остальные продукты изъ нефти:	Всего.
	Милліоны пудовъ.					
1881	0.20	0.02	0.60	0.07	—	0.8
1882	0.03	0.09	0.70	0.08	—	0.9
1883	0.20	0.39	1.45	0.04	—	2.0
1884	0.60	3.95	1.45	0.45	0.45	6.9
1885	1.12	7.25	2.13	0.21	0.15	10.8
1886	1.26	9.20	2.23	2.25	0.07	15.0
1887	1.08	11.82	2.80	3.28	—	19.0
1888	0.30	27.29	2.80	4.48	0.08	34.9
1889	0.22	34.84	3.45	6.13	0.15	44.8
1890	0.76	39.64	4.57	2.99	0.13	48.1
1891	0.87	44.79	5.06	3.17	0.34	54.2
1892	0.30	47.21	6.19	2.55	1.08	57.3
1893	0.58	49.63	6.34	3.25	0.40	60.2
1894	—	—	—	—	—	52.9

Послѣдняя цифра за 1894 годъ взята изъ предварительнаго отчета Департамента Таможенныхъ Сборовъ. За 10 мѣсяцевъ 1895 года вывозы составляли 45.1 милліоновъ пудовъ керосина, 2.6 милліоновъ пудовъ нефтяныхъ продуктовъ, 6.8 милл. пуд. смазочныхъ маслъ, 1 милл. пуд. нефти и 0.2 всѣхъ остальныхъ продуктовъ изъ нефти, а всего 55.8 милл. пуд.

Наши вывозы нефти и продуктовъ изъ нея начались лишь въ 1881 году скромной цифрой 800.000 пудовъ, медленно увеличиваясь до 1885 года, вывозы съ открытіемъ Закавказской желѣзной дороги стали быстро ежегодно рости, такъ что желѣзная дорога не въ состояніи удовлетворить спроса по вывозу нефтяныхъ продуктовъ черезъ Батумъ. Чрезвычайно желательнымъ помощникамъ въ дѣлѣ перевозки керосина за границу могъ-бы быть кероси-

но-проводъ, достаточный для перекачки все увеличивающихся вывозовъ за границу.

Лишь за 8 лѣтъ съ 1885 по 1893 наши вывозы упятерились и потребленіе освѣтительныхъ маслъ на всемъ свѣтѣ идетъ увеличиваясь.

О добычѣ Марганцевыхъ рудъ.

До проведенія Закавказской желѣзной дороги объ эксплоатаціи богатыхъ мѣсторожденій марганцевыхъ рудъ въ Кутаисской губерніи не могло быть и рѣчи. Но лишь только явилась возможность для дешевой перевозки этого металла, какъ тотчасъ явились и предприниматели, которые стали добывать марганцевую руду съ цѣлью вывозить ее за границу.

Вывозы марганца изъ Чіатуръ на желѣзно-дорожную станцію Квирилы, отъ начачала добычи руды составляли:

Года.	тысячь пуд.	Года.	тысячь пуд.
1879	54	1884	1.263
1880	253	1885	3.641
1881	250	1886	4.215
1882	546	1887	3.217
1883	921	1888	1.823

За послѣднія 6 лѣтъ выработка марганцевыхъ рудъ въ Чіатурахъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Года.	Пуды.	Года.	Пуды
1889	4.243,237	1892	10.314,394
1890	10.468,105	1893	10.403,389
1891	6.126,012	1894	11.193,066

Увеличеніе добычи марганца громадное и въ настоящее время Россія занимаетъ первое мѣсто по снабженію европейскихъ рынковъ марганцемъ; но не только европейскіе рынки, но даже Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты сдѣлались нашими

покупателями марганцевой руды. Дѣло въ томъ, что нигдѣ марганецъ не имѣется въ такихъ громадныхъ количествахъ и въ такомъ чистомъ видѣ, какъ въ Кутаиской губерніи. Притомъ и потребленіе марганца на всемъ свѣтѣ растетъ.

Наши общіе вывозы черезъ Батумъ и Поти, въ томъ числѣ вывозы въ Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты, были слѣдующіе:

Года.	Всего вывезено черезъ Поти и Батумъ.	Въ томъ числѣ въ Сѣв. Ам. Соед. Шт.
1888	3.043.615 пуд.	— пуд.
1889	3.229.037 „	— „
1890	8.129.480 „	400.100 „
1891	4.561.905 „	162.800 „
1892	7.875.792 „	1.514.134 „
1893	7.633.445 „	2.105.590 „
1894	8.965.000 „	— „

Въ послѣдней цифрѣ должны значиться вывозы марганца по европейской границѣ, изъ Екатеринославской губерніи. За 10 мѣсяцевъ 1895 г. было вывезено марганцевыхъ рудъ, почти исключительно по Кавказско-Черноморской границѣ, т. е. черезъ Поти и Батумъ: 9.722.000 пуд., сравнительно съ 7.766.000 пуд. за 10 мѣсяцевъ 1894 года и 6.693.000 пуд. з. тоже время въ 1893 году.

Изъ этаго видно, что вывозъ марганца продолжаетъ рости, чему по всей вѣроятности способствуетъ открытіе Шаропань-Чіатурской вѣтви.

Мы видѣли, насколько усилились промышленности: каменноугольная, желѣзодѣлательная, соляная, нефтяная и марганцевая и здѣсь скажемъ еще нѣсколько словъ о возникновеніи на Кавказѣ, благодаря проведенію Закавказской желѣзной дороги, совершенно новой промышленности, а именно по

добычѣ, въ Елисаветпольской и Бакинской губерній солодковаго корня.

О перевозкахъ и вывозкахъ солодковаго корня.

Солодковый корень имѣется въ Закавказьѣ въ неограниченныхъ количествахъ, онъ растетъ въ дикомъ видѣ, не требуетъ никакого ухода и единственное его достоинство состоитъ въ томъ, что листья его въ два зимныхъ мѣсяца (Декабрь и Январь) служатъ пищей для овецъ.

Добыча корня началась съ открытіемъ Бакинскаго участка. Въ 1887 году былъ устроенъ 1-й заводъ для прессовки корня близь ст. Ляки, позднѣе, въ 1889 году явились новые предприниматели, построившіе заводы близь станцій Елисаветполь и Уджары. Общія перевозки по Закавказской желѣзной дорогѣ въ послѣднее время превышали 2 милл. пуд. Корень приходилось подвозить къ заводамъ въ непресованномъ видѣ, а затѣмъ уже перевозить пресованный корень въ Батумъ для вывоза за границу, преимущественно въ Америку. Въ послѣднее время заводчикомъ, близь ст. Уджары, изъ солодковаго корня добывается лакрица, которая служитъ предметомъ вывоза въ Англію.

Общіе вывозы пресованнаго солодковаго корня черезъ Батумъ составляли:

года.	пуды.
1889	190.782
1890	344.623
1891	838.448
1892	897.045
1893	1.110.698

Въ 1894 году вывозы, главнымъ образомъ черезъ Батумскую таможню, составили 838 тыс. пуд. (вывозы черезъ таможни Европейской Россіи обыкновенно не превышали 10 т. пуд. въ годъ).

Громадное значеніе имѣли желѣзныя дороги также въ смыслѣ улучшенія эксплоатаціи лѣсныхъ богатствъ Россіи.

О перевозкѣ лѣсныхъ матеріаловъ и дровъ.

До проведенія желѣзныхъ дорогъ лѣсные матеріалы и дрова доставлялись въ большіе города и въ порты исключительно водою, съ проведеніемъ-же желѣзныхъ дорогъ явилась возможность снабжать дровами Москву изъ Тверской, Ярославской, Смоленской губ.; даже Новгородская губернія и по сейчасъ еще отправляетъ дрова въ Москву. Петербургъ, имѣя прекрасное водное сообщеніе, меньше Москвы пользуется услугами желѣзной дороги, притомъ и стоимость въ Петербургѣ лѣсныхъ матеріаловъ и дровъ, именно благодаря водяной доставкѣ, гораздо ниже нежели въ Москвѣ.

Вывозы наши за границу до сихъ поръ, къ сожалѣнію, еще очень незначительны, хотя они безспорно увеличиваются; по мнѣнію экспортеровъ, болѣе быстрому возростанію вывозовъ препятствуетъ дороговизна перевозки. При всемъ томъ, перевозки по желѣзнымъ дорогамъ, какъ лѣсныхъ матеріаловъ, такъ и дровъ изъ года въ годъ ростутъ.

За 20-ти лѣтній періодъ пробѣгъ лѣсныхъ матеріаловъ по нашимъ дорогамъ удвоился; такъ въ 1874 году онъ составлялъ 14.776 милл. пудо-верстъ, въ 1893 году—30.600 милл.

За послѣднее время перевозки дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ составляли около 13—14% общихъ перевозокъ, но средній пробѣгъ, какъ дровъ, такъ и лѣсныхъ матеріаловъ, былъ много ниже средняго пробѣга всѣхъ товаровъ. Такъ, дрова въ среднемъ перевозились на растояніяхъ въ 142 вер., пробѣгъ лѣсныхъ матеріаловъ составлялъ 197 вер.

Общія перевозки по желѣзнымъ дорогамъ, въ милл. пуд. были:

года	лѣсные строител. матер.	дрова.
1888	139 милл. пуд.	136 милл. пуд.
1889	149 „	154 „
1890	143 „	149 „
1891	129 „	134 „
1892	124 „	145 „
1893	142 „	159 „

Главнымъ образомъ дрова подвозились къ Москвѣ, затѣмъ къ портамъ Балтійскаго и Чернаго морей; лѣсные строительные матеріалы также преимущественно назначались въ Москву и Варшаву, подвозы къ портамъ какъ будетъ видно изъ слѣдующихъ цифръ, были очень слабы.

Всего было подвезено:

	лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ.		Дровъ.	
	1892 г.	1893 г.	1892 г.	1893 г.
	Милліоны пудовъ.			
Къ Москвѣ	15,9	14,5	52,4	58,3
„ Варшавѣ	2,7	3'7	1,3	1,8
„ Балтійск. морю	3,3	3,8	8,5	9,1
„ Черному морю	4,2	5,1	2,6	2,9
„ Западно судоходн. границѣ Прусской	11,1	6,9	0,3	0,3
„ „ судоходн. границѣ Австрійск.	0,8	0,6	0,1	0,1

Если взять въ соображеніе, что вывозы лѣсныхъ матеріаловъ за границу доходятъ до 40 милл. руб., причемъ цѣнность однаго пуда въ среднемъ едва-ли можетъ быть принята выше 35 коп. за пудъ (въ 1889

г. было вывезено 156.286.141 пудъ на сумму 55.778.308 руб.), то надо признать, что подвозы къ портамъ желѣзными дорогами составляютъ не болѣе 7—8% общихъ вывозовъ, остальныя количества по прежнему подвозятся къ портамъ водою. Либава, не имѣющая водяныхъ подвозовъ, дѣлаетъ, конечно, исключеніе, все что изъ Либавы вывозится непремѣнно было подвезено желѣзною дорогою.

Москва, получаетъ большія количества лѣсныхъ матеріаловъ и дровъ водою, но подвозы желѣзными дорогами также не маловажны.

Въ вопросѣ о перевозкѣ лѣсныхъ матеріаловъ большую роль играютъ подъѣздные пути, о которыхъ мы и будемъ говорить въ слѣдующей главѣ, здѣсь-же сначала взглянемъ на наши вывозы лѣсныхъ матеріаловъ и дровъ и упомянемъ, хотя въ общихъ чертахъ объ увеличеніи суммы производства главныхъ предметовъ потребленія.

Вывозы лѣсныхъ матеріаловъ строительныхъ и подѣлочныхъ изъ Россіи въ 30-хъ годахъ, доходившіе до 2 милл. руб. по стоимости, постоянно увеличивались, составивъ въ 70-хъ годахъ уже стоимость въ 28 милл. руб. Въ послѣднее время вывозы доходили по суммѣ до:

года	милл. руб.	года	милл. руб.
1887	32	1891	44
1888	39	1892	49
1889	56	1893	40
1890	54	1894	39

въ томъ числѣ были бревна дубовыя и дерево орѣховое, вывезенныя черезъ Батумъ. Эти грузы привозились въ Батумъ изъ губерній Кутаисской и Тифлисской.

Мы упомянули о томъ, что съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ, эксплотація лѣсовъ улучшилась и и желали бы пояснить нашу мысль такимъ образомъ, что тогда какъ за отсутствіемъ желѣзныхъ дорогъ, изъ лѣсовъ выбирали лучшій лѣсной матеріалъ, остальной оставался въ лѣсу догнивать, такъ какъ провозъ его поглотилъ-бы всю выручку на мѣстѣ назначенія, теперь раіонъ сбыта дровъ увеличился, а съ тѣмъ вмѣстѣ, стала возможна полная очистка лѣса.

Мы приводили здѣсь данныя объ увеличеніи перевозки разныхъ дешевыхъ грузовъ и полагаемъ что желѣзныя дороги вообще имѣли вліяніе на увеличеніе нашей производительности.

Благодаря желѣзнымъ дорогамъ, фабрики и заводы получили возможность, перевозить по дешевому тарифу всѣ необходимые имъ сырые матеріалы и, если нѣкоторыя отрасли фабричной промышленности до сихъ поръ развились слабо, то это зависитъ отъ множества причинъ, въ разсмотрѣніе которыхъ мы здѣсь не можемъ входить.

Не подлежитъ однако сомнѣнію, что потребленіе нашими бумагопрядильными фабриками хлопка увеличилось въ значительной степени, точно также возрасли обороты суконныхъ и полотняныхъ фабрикъ, съ другой стороны, благодаря удешевленію перевозокъ, цѣна на всѣ красильные матеріалы, на масла и т. д. сильно упала, не только у насъ, но и повсемѣстно, потому что въ заатлантическихъ странахъ доставка сырыхъ матеріаловъ къ портамъ также понизилась.

Мы не будемъ приводить здѣеь подробныхъ данныхъ за прежнее время, всякому занимающемуся статистикой извѣстно, насколько несовершенны были

способы собиранія свѣдѣній 20 и 30 лѣтъ тому назадъ. Тѣмъ не менѣе мы приведемъ слѣдующія общія цифры.

По свѣдѣніямъ Департамента торговли и мануфактуръ [117]), въ 1865 году фабрикъ и заводовъ (за исключеніемъ горныхъ и акцизнаго вѣдомства, а также мелкихъ съ годовымъ производствомъ менѣе 1000 руб.) въ 50 губерніяхъ Европейской Россіи дѣйствовало всего 14.257 съ производительностью до 296.040.000 руб. при 392.718 рабочихъ. Въ 1880 г. число фабрикъ и заводовъ показано въ 16.564, съ производствомъ на 731.249.000 руб., при 616.925 рабочихъ. Въ 1885 г. число фабрикъ и заводовъ было 16.714, сумма же производства доходила до 745.638.000 руб., при 600.000 рабочихъ.

За 1888 и 1892 г. приводимъ болѣе подробныя данныя, а именно, кромѣ числа рабочихъ, суммъ производства и числа фабрикъ, еще свѣдѣнія о числѣ паровыхъ и водяныхъ двигателей, ихъ силѣ и о потребленіи фабриками топлива. Вотъ эти данныя:

Въ 50 губерніяхъ Европейской Россіи.	Года 1881 [118])	Года 1892 [119])
Число фабрикъ . . .	17.156	19.507
„ рабочихъ . .	706.820	982,739
Сумма производства въ милл. руб. .	999,1	1.348,5
Число водяныхъ двигателей . . .	4.084	9.421
„ паровыхъ машинъ	5.359	10.458
„ силы водян. двигат.	28.559	—

[118]) Матеріалы для торгово-промышленной статистики. Изд. Минист. Фин. за 1888 г.

[119]) — Тоже—за 1892 г.

Въ 50 губерніяхъ Европейской Россіи.	Года 1881	Года 1892
„ „ паров. машинъ	134.046	256.469
„ „ паров. котловъ	—	11.272
Фабриками и заводами было упот. дровъ кв. с.	4.483.521	6.851.210
Каменнаго угля пудовъ	69.798.313	156.253.110
Нефтяныхъ остатковъ пуд.	7.191.488	28.840.140
Торфа пудовъ . . .	756.950	4.908.710
„ куб.саж. . . .	145.415	233.270
„ шт.	829.930	16.086.500

Какъ видно изъ приведенныхъ цифръ сумма производительности фабрикъ и заводовъ за послѣдніе 4 года, возросла въ очень значительной степени, на около 37%, число рабочихъ почти на такую же цифру, число паровыхъ машинъ и число силъ почти удвоилось.

Средняя производительность каждой фабрики, а также сумма производительности, приходящаяся на каждаго рабочаго, выразятся въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Средняя производит. фабрикъ и заводовъ.	Цѣнность производ. каждаго рабочаго.
Въ 1865 г.	20.834 руб.	754 руб.
„ 1880 „	44.146 „	1.185 „
„ 1880 „	44.611 „	1.242 „
„ 1888 „	58.237 „	1.300 „
„ 1892 „	69.130 „	1.372 „

Въ приведенныхъ цифрахъ нельзя не видѣть тенденціи къ увеличенію производительности фабрикъ, посредствомъ большаго примѣненія паровой силы, причемъ производительность каждаго отдѣль-

наго рабочаго, конечно, должна рости. Увеличеніе производительности фабрикъ, безспорно влечетъ за собою удешевленіе производимыхъ предметовъ, потребленіе которыхъ должно бы рости. Услуги желѣзныхъ дорогъ въ этомъ случаѣ неоцѣнимы, доставляя фабрикамъ и заводамъ необходимое имъ топливо и всѣ сырые матеріалы, онѣ въ тоже время благодаря дешевизнѣ провозной платы, способствуютъ распредѣленію и распространенію издѣлій мануфактуръ.

Не менѣе значительный ростъ фабрично-заводской промышленности, замѣчается и въ 10 Привислянскихъ губерніяхъ.

По свѣдѣніямъ П. А. Орлова [120]), число фабрикъ по разнымъ производствамъ въ Царствѣ Польскомъ за 1865 и 1886 г. измѣнилось слѣдующимъ образомъ.

Производства.	1865 г. Число фабрикъ.	1865 г. Сумма производ. въ 1000 р.	1865 г. Число рабочихъ.	1886 г. Число фабрикъ.	1886 г. Сумма производ. въ 1000 р.	1886 г. Число рабочихъ.
По обработ. шерсти	441	4.135	5.092	376	33.463	18.422
„ „ хлопка	286	8.040	11.387	112	37.342	20.396
„ „ льна .	15	1.200	2.670	7	4.306	6.776
„ „ шелкот. и лент.	9	38	34	10	591	504
Ситцев., красильн.	—	—	—	70	7.743	3.481
Писчебум. и обойн.	34	604	945	35	2.676	2.521
Химическое . . .	72	686	445	42	1.691	855
Стеклянное	26	454	819	30	1.203	1.995
Фарфор. и фаянс.	6	144	287	9	342	783
Кожевенное . . .	315	2.095	1.060	200	6.071	2.301
Машиностроительн.	36	1.297	1.554	69	7.509	5.092

120) Указатель фабрикъ и заводовъ окраинъ Россіи. П. А. Орлова. С.-П. Б. 1895 г.

Какъ видно изъ вышеприведенныхъ цифръ, число фабрикъ: по обработкѣ шерсти, хлопка, льна, по химическому и кожевенному производствамъ за 20 лѣтъ сократилось, наоборотъ сумма производства по обработкѣ шерсти увеличилась почти въ 8 разъ, по обработкѣ хлопка въ $4^1/_2$ раза и т. д. Число рабочихъ также возрасло очень сильно, хотя въ меньшей степени нежели производительность фабрикъ. И въ Привислянскихъ губерніяхъ какъ и у насъ, въ центральныхъ замѣчается стремленіе къ массовому производству товаровъ; это стремленіе очень понятно если вспомнить, что при увеличеніи производства, общіе расходы на единицу произведеннаго товара, сокращаются, прибыль же предпринимателя соразмѣрно увеличивается.

Фабрично-заводская дѣятельность Царства Польскаго за 1888 и 1892 г. представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	1888	1892
Число фабрикъ и заводовъ . . .	2192	4172
„ рабочихъ . . .	113371	150494
Суммы производства мил. руб. . .	162,3	228,3
Число водяныхъ двигателей . . .	679	1090
„ паровыхъ машинъ	1251	1978
„ силъ машинъ	?	81346
Паровыхъ котловъ	?	2328
Употреблено топлива		
Дровъ швырковыхъ сажень . .	204862	444590
Каменнаго угля пудовъ	57233305	97422110
торфа пудовъ	325000	1289250
„ коробовъ	—	7180
„ куб. саж.	24324	37770
„ шт.	1120000	20004300

По суммѣ производства, производительность фаб-

рикъ возрасла на около 40%, сумма производительности, приходящаяся на каждаго рабочаго увеличилась съ 1431 на 1516 руб., такимъ образомъ производительность одного рабочаго въ фабрикахъ Царства Польскаго на 10% выше чѣмъ на фабрикахъ 50 губ. Европейской Россіи; съ другой стороны и паровая сила въ большемъ употребленіи въ фабрикахъ Царства Польскаго.

Справедливость требуетъ, чтобы былъ отмѣченъ здѣсь тотъ фактъ, что тогда какъ въ цифрахъ о фабрикахъ и заводахъ за 1865, 1880, 1885 и 1888 гг. свеклосахарные заводы не показаны, за 1892 г. эти заводы уже значатся въ общемъ спискѣ заводовъ какъ въ 50 губ. Европейской Россіи, такъ и въ 10 Привислянскихъ губерніяхъ.

Свеклосахарныхъ заводовъ (рафинадные были включены) за 1892 г. въ Россіи и Привислянскихъ губерніяхъ, по даннымъ Департамента мануфактуръ и торговли числилось: всего 198, съ производствомъ 20482079 пуд. сахарнаго песку и 11560 пуд. жому, на сумму 68 милл. руб. При сравненіи послѣднихъ цифръ за 1888 и 1892 г. съ данными за 1865 г. слѣдуетъ имѣть ввиду, что въ этомъ году производительность горныхъ заводовъ также не была включена. Мы дѣлаемъ эти примѣчанія лишь потому, что часто приходится читать сравненія безъ вышеупомянутыхъ оговорокъ.

Увеличеніе промышленности Россіи не подлежитъ сомнѣнію, точно также какъ намъ кажется безспорнымъ, что безъ дорогъ, не только каменноугольная и другія вновь возникшія промышленности не могли-бы развиться, но существовавшія до постройки дорогъ фабрики по многимъ причинамъ не могли-бы увеличивать свое производство.

Мы видѣли, что Москва, для своихъ фабрикъ получала по желѣзнымъ дорогамъ 58 милл. пуд. дровъ, 23 милл. пуд. нефтяныхъ остатковъ, кромѣ того къ Москвѣ подвозили до 8 милл. пуд. каменнаго угля а такіе подвозы гужемъ были-бы невозможны.

Въ добавленіе къ сказанному о развитіи промышленности у насъ, считаемъ не лишнимъ привести здѣсь нѣсколько данныхъ о посѣвахъ торговыхъ растеній. Къ числу такихъ принадлежатъ ленъ, конопля и хлопокъ.

Ленъ разводится въ Россіи съ двоякою цѣлою: какъ растеніе прядильное, для полученія волокна на ткани, и какъ растеніе маслянистое для полученія маслобойнаго сѣмени. Для удовлетворенія мѣстной потребности, ленъ засѣвается почти во всѣхъ мѣстностяхъ Европейской Россіи, но въ обширныхъ размѣрахъ, съ промышленною цѣлью, льноводство распространено въ трехъ главныхъ раіонахъ, а именно: 1) Сѣверный раіонъ, простирающійся по верховьямъ бассейна Сѣвер. Двины, верхней Вятки и Камы и части средней Волги отъ р. Костромы до Оки, здѣсь производится преимущественно ленъ, но также и льняное сѣмя, 2) Западный раіонъ, обнимающій южную часть балтійскаго прибережія и бассейнъ Чудскаго озера и рѣкъ Зап. Двины и верхняго Днѣпра, гдѣ ленъ разводится столько-же для волокна, сколько и для сѣмени; и 3) Южный раіонъ, прилегающій къ морямъ Черному и Азовскому, по низовьямъ Буга, Днѣпра и Дона съ его притоками, гдѣ льняной промыселъ состоитъ почти исключительно въ сбытѣ сѣмени.

Въ отчетѣ П. Чубинскаго о льноводствѣ, льняномъ производствѣ и льняной торговли въ Сѣверномъ раіонѣ приводятся свѣдѣнія о производствѣ въ

серединѣ 60-хъ годовъ; такія-же данныя имѣются въ Военно-Статистическомъ Сборникѣ (Выпускъ IV). По этимъ даннымъ, производство Сѣвернаго раіона составляло 4 милл. пуд. льна и до $^1/_2$ милл. четв. сѣмени.

Производство льна въ Западномъ раіонѣ въ серединѣ 60-хъ годовъ и въ настоящее время (по свѣд. Центральнаго Ст. Ком.), въ тысячахъ пудовъ льна волокна, составляло:

Губерніи:	1864—66	1893	1894	1895
	въ тысячахъ пудовъ.			
Псковская . . .	2600	2098	1399	1306
Смоленская . .	1500	920	1096	1012
Лифляндская . .	750	1603	1589	3115
Минская	607	382	442	486
Витебская . . .	550	876	881	924
Ковенская . . .	500	957	1111	1162
Курляндская . .	150	310	389	416
Виленская . . .	140	436	513	459
Гродненская . .	80	211	226	169
Черниговская .	50	277	304	307

Тогда какъ въ Псковской и Смоленской губерніяхъ, урожаи льна нѣсколько сократились, въ Псковской губ. даже очень значительно, въ Лифляндской, Ковенской, Курляндской, Виленской, Гродненской и Черниговской губерніяхъ замѣчается значительное увеличеніе производства. Въ общемъ, въ поименованныхъ губерніяхъ производство составляло 6,9 милл. пуд. въ 1864—66 г., сравнительно съ 8 милл пуд. въ 1893—1894 и 9,4 милл. пуд. въ 1895 г.

Въ Южномъ раіонѣ, въ 60-хъ годахъ, какъ для сбыта за границу, такъ и для внутренняго потреб-

ленія, собиралось всего около 750000 четвертей сѣмени льнянаго.

Вообще, во всей Россіи по свѣдѣніямъ Военно-Статистическаго Сборника, 30 лѣтъ тому назадъ, сборъ льна волокна доходилъ до около 12 милл. пуд., льнянаго сѣмени до $2^1/_2$ милл. четвертей.

За послѣднее время, сборы льна волокна составляли въ 1891 г.: 15,7 милл. пудовъ, въ 1892 г.: 19 милл. пуд., въ 1893 г.: 24,3 милл. пуд., въ 1894 г.: 26,2 милл. пуд., въ 1895 г.: 36,2 милл. пуд. Чистый остатокъ сѣмени льнянаго отъ сбора, за вычетомъ сѣмянъ, составлялъ: 11,3 милл. пуд. въ 1893 г., 25, въ 1894 г. и 34,8 милл. пуд. въ 1895 г. [121])

Какъ видно изъ этихъ цифръ, послѣдній годъ былъ чрезвычайно обильнымъ по урожаю, такъ какъ за этотъ годъ сборы льна волокна и сѣмени превзошли таковые за предыдущій (тоже очень урожайный), на около 38%.

Что касается вывозовъ льна, то таковые показаны въ таблицѣ № 10 (въ приложеніяхъ); вывозы составляли въ 1857—61 въ среднемъ въ годъ по 3.840.000 пуд., вывозы льняной пакли за то же время доходили до 806.000 пуд., сѣмени льнянаго 1.391.000 четвертей. Среднія цифры вывозовъ за 1892—94 г. возвысились до 11 милл. пуд. для льна волокна, до 1,3 милл. пуд. для льняной пакли и до 1,3 милл. четвертей сѣмени льнянаго (считая сѣмя по 10 пуд. въ четверти).

О производствѣ пеньки въ Военно-Статистическомъ сборникѣ приведены лишь очень приблизительныя данныя, при чемъ все производство для всей Россіи въ 60-хъ годахъ оцѣнивались въ 6 милл. пуд. пеньки и $3^1/_2$ милл. четвертей коноплянаго сѣмени.

---

[121]) См. № 9 Вѣстника Финансовъ за 1896 г.

Съ тѣхъ поръ производство сѣмени нѣсколько сократилось, тогда какъ наоборотъ производство пеньки возросло въ среднемъ до 11 милл. пудовъ. За 1891 годъ производство пеньки доходило до 8 милл. пуд., въ 1892 г. 9,9 милл. пуд., въ 1893 г. 13,6 милл. пуд., въ 1894 г. 15,3 милл. пуд. въ 1895 г. 14,7 милл. пуд. Чистый сборъ коноплянаго сѣмени, за вычетомъ сѣмянъ, составлялъ 4,3 милл. пудовъ въ 1891 г., 9,1 милл. пуд. въ 1892 г., 15, милл. пуд. въ 1893 г., 15,6 милл. пуд. въ 1894 г. и 19,9 милл. пуд. въ 1895 г. Колебанія въ урожаяхъ, какъ видно изъ приведенныхъ цифръ, были очень большія.

Наши вывозы пеньки и коноплянаго сѣмени за границу за послѣднее время, сравнительно съ 60-ми годами, нѣсколько сократились.

Посѣвы хлопка въ 60-хъ годахъ сосредоточивались въ Закавказьѣ, гдѣ производство Эриванскаго хлопка, оцѣнивалось въ 150.000 пуд. Съ тѣхъ поръ, посѣвы въ Закавказьѣ значительно усилились и производство хлопка иногда превышаетъ 500.000 п. Хлопокъ перевозится со станціи Акстафа, Закавказской желѣзной дороги въ Батумъ и идетъ оттуда черезъ Севастополь въ Москву, или черезъ Одессу въ Лодзь.

Уже въ 60-хъ годахъ, хлопокъ разводился въ окрестностяхъ Ташкента и Ходжента, но въ особенности производство хлопка въ Туркестанскомъ краѣ усилилось за послѣднія 10 лѣтъ. Устройство Закаспійской желѣзной дороги дало толчекъ производительности Хивы, Туркестанскаго края, Бухары, давъ этимъ мѣстностямъ возможность перевозить дешево и быстро свои товары къ Каспійскому морю. Очень естественно, что и хлопокъ долженъ былъ выиграть отъ удешевленія провозной платы, но кромѣ того,

желѣзная дорога привлекла въ Туркестанскій край новыя силы и рабочія руки изъ Европейской Россіи. Край сталъ постепенно посѣщаться купцами и промышленниками и торговля естественно должна была подняться.

По свѣдѣніямъ Среднеазіатской желѣзно-дорожной экспедиціи [122]), отправки хлопка съ разныхъ станцій Закаспійской желѣзной дороги по годамъ составляли:

года.	Ст. Асхабадъ.	Мервъ.	Чарджуй.	Н.-Бухара.	Катты-Курганъ.	Самаркандъ.
1890	99.549 п.	573 п.	208.409 п.	947.442 п.	60.196 п.	1.131.666 п.
1891	99.065 »	8.589 »	187.373 »	540.831 »	71.749 »	1 492.940 »
1892	139.662 »	14.383 »	211.587 »	455.280 »	76 631 »	2.022.414 »

Какъ видно изъ этихъ цифръ, отправки хлопка по Закаспійской желѣзной дороги ростутъ.

По свѣдѣніямъ Вѣстника Финансовъ [123]), площадь посѣвовъ хлопка въ Самаркандской области за послѣднія 5 лѣтъ въ десятинахъ составляла, въ 1890 г.: 17.348, въ 1891 г.: 20.643, въ 1892 г.: 24.844, въ 1893 г.: 21.498, въ 1894 г.: 16.451 дес. Съ этихъ площадей было получено волокна 368.753 пуд. въ 1893 г. и 262.660 пуд. въ 1894 году.

Какъ велики были общіе посѣвы хлопка въ нашихъ Среднеазіатскихъ владѣніяхъ, въ Бухарѣ, въ Хивѣ и т. д. намъ неизвѣстно; не подлежитъ однако сомнѣнію, что проведеніе Закаспійской жел. дор., дало толчекъ хлопководству въ Средней Азіи.

Въ слѣдующей, VI главѣ, къ которой мы теперь переходимъ, мы займемся вопросомъ о подъѣздныхъ путяхъ за границей и у насъ.

---

[122]) Сборникъ матеріаловъ, собранныхъ Среднеазіатскою желѣзно-дорожною экспедиціею. С.-Петербургъ 1894 г.

[123]) Вѣстникъ Финансовъ за 1895 г

ГЛАВА VI.

О подъѣздныхъ желѣзныхъ дорогахъ за границей и у насъ.

Переходя къ разсмотрѣнію вопроса о подъѣздныхъ путяхъ, намъ кажется желательнымъ сначала привести данныя о томъ, что сдѣлано въ этомъ отношеніи за границей.

Двадцать пять лѣтъ послѣ открытія первыхъ желѣзныхъ дорогъ въ Пруссіи, дорогъ, соединившихъ главные города между собою и столицею, въ Германіи былъ поднятъ вопросъ о необходимости соединить съ главной рельсовой сѣтью отдѣльныя мѣстности, нуждавшіяся въ болѣе живыхъ способахъ перевозки своихъ произведеній, къ уже существовавшимъ желѣзнымъ дорогамъ. Такія желѣзныя дороги были названы въ Германіи „Kleinbahnen", „Localbahnen" или „Secundärbahnen" [124]), что близко подходитъ къ понятію о подъѣздныхъ путяхъ.

Для дорогъ мѣстнаго значенія въ Германіи не было установлено какого либо особаго типа, главное условіе состояло въ томъ, чтобы дороги были дешевы. Въ мѣстности, обѣщавшія въ будущемъ порядочное развитіе, были построены дороги обыкновенной колеи въ 1.435 метр., но съ болѣе легкими рельсами, причемъ станціи отличались большою простотою и движеніе по линіи производилось сравни-

---

124) Grundzüge des Kleinbahnwesens. v. Fr. Müller Berlin 1895.

тельно довольно медленно, не болѣе 40 километровъ въ часъ. Въ мѣстностяхъ гористыхъ, гдѣ дороги обыкновенной колеи обошлись бы дорого, были построены узкоколейныя дороги.

Вопросъ о необходимости постройки дорогъ, имѣющихъ мѣстное значеніе, былъ поднятъ въ Германіи еще въ началѣ 60-хъ годовъ, но лишь въ 1865 г. графомъ Иценплицъ, тогдашнимъ прусскимъ министромъ торговли и мануфактуръ, было категорически заявлено, что постройка дешевыхъ дорогъ встрѣтитъ полное сочувствіе со стороны правительства [125]). Не смотря на это заявленіе, дѣло постройки дорогъ въ Германіи встрѣтило препятствіе политическаго свойства. Германское правительство въ то время было слишкомъ занято внѣшней политикой и войнами съ Австріей и Франціей и дѣло постройки дорогъ было отложено на нѣкоторое время. Наконецъ въ 1878 году, вопросъ о постройкѣ необходимыхъ дорогъ былъ рѣшенъ окончательно, причемъ правительство само взялось за постройку и эксплоатацію новой сѣти дорогъ.

Длина необходимыхъ къ постройкѣ подъѣздныхъ путей, къ уже существовавшимъ магистралямъ, была опредѣлена въ 22.000 верстъ. Общій списокъ дорогъ, въ которыхъ нуждались провинціи, былъ составленъ сразу для всей сѣти.

Съ 1880 по 1890 г. Прусскимъ правительствомъ было выстроено за казенный счетъ всего 6.202 вер. дорогъ второстепеннаго значенія. Въ первые года строительства, въ Прусскій бюджетъ вносилось ежегодно 100 милл. марокъ (46 милл. кред. р.), но такъ какъ на 1891 и слѣдующіе года на постройку дорогъ

[125]) Geschichtlicher Ruckblick auf die ersten 50 Iahre des Preussichen Eisenbahnwesens. v H. Schwabe. Berlin 1895.

не могло быть ассигнуемо болѣе 30 милл. марокъ и такъ какъ постройка необходимой раньше намѣченной сѣти въ 16.000 верстъ могла бы затянуться на многіе года, Прусское правительство въ 1892 г. рѣшилось предоставить постройку частныхъ вѣтвей и дорогъ второстепеннаго значенія частной иниціативѣ (Gesetz vom 28 Iuli 1892 über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen).

Дороги, построенныя нѣмецкимъ правительствомъ, большею частью обыкновенной колеи въ 1.435 метр. и отличаются отъ обыкновенныхъ нѣмецкихъ дорогъ болѣе легкой постройкой, почему и движеніе по дорогамъ второстепеннаго значенія производится медленно.

Fr. Müller (Grundzüge des Kleinbahnwesens), приводитъ въ своей книгѣ расчетъ, сдѣланный бельгійскимъ инженеромъ де Бакеръ, относительно стоимости постройки дорогъ обыкновеннаго и облегченнаго типа и тогда какъ постройка обыкновенныхъ дорогъ по ровной мѣстности обходится въ 130 до 180.000 марокъ за килом., что по курсу 46 руб. за 100 марокъ равняется 64 до 88 т. рублей съ версты, дорога мѣстнаго значенія (той же колеи) можетъ обойтись въ 26 до 52 т. марокъ за километръ или 12,5 до 25 т. рублей за версту. Дорога въ 1 метръ обойдется въ 20 до 32.000 мар. за километръ или по 10 до 15 т. руб. съ версты, въ 0,75 метр. дорога можетъ стоить по 15.800 до 25.800 марокъ за километръ или за версту 7.800 до 12.500 руб.

Въ гористыхъ мѣстностяхъ постройка дорогъ въ 0,75 метр. обходится въ $^1/_5$ часть того, во что бы обошлась дорога обыкновеннаго типа.

Что касается до провозоспособности дорогъ, то она стоитъ въ зависимости отъ подъемной силы

вагоновъ и отъ скорости движенія. Въ провозоспособности дороги въ 1 метръ съ вагонами обыкновенной подъемной силы (магистральныхъ дорогъ), не можетъ быть сомнѣнія, что же касается до дорогъ въ 0,75 метр., то ихъ провозоспособность слѣдуетъ еще доказать.

Въ своемъ изслѣдованіи о Боснійской желѣзной дорогѣ инженеръ Пейреръ выяснилъ, что въ 1886 г. по дорогѣ въ 268,2 км. въ среднемъ ежедневно слѣдовало 3,3 пары поѣздовъ, число которыхъ могло бы быть увеличено до 12 паръ, т. е. всего въ оба направленія до 24 поѣздовъ. На каждый километръ приходилось въ 1886 г. 55.540 тоннъ грузовъ. При 24-хъ поѣздахъ въ день провозоспособность Боснійской желѣзной дороги, колеей въ 0,76 метр., могла бы подняться до 320.000 тоннъ на километръ.

Для дороги узкой колеи съ маленькими вагонами количество, могущихъ быть перевезенными грузовъ, совершенно достаточно.

Въ главѣ I настоящаго изслѣдованія, мы привели цифру германскихъ дорогъ обыкновенной колеи въ 1.435 метр., въ 40.777 верстъ, въ томъ числѣ были и дороги мѣстнаго значенія, но сверхъ того въ Германіи имѣлись узкоколейныя желѣзныя дороги, общей длиной въ 1.340 килом. (1.257 вер.). Постройка этой сѣти узкоколейныхъ дорогъ обошлась въ 76,3 милл. марокъ или по 56,9 т. марокъ за километръ, что на версту дороги составляетъ около 27 т. руб. кред. съ подвижнымъ составомъ, который въ 1894 году состоялъ изъ 276 паровозовъ, 756 пассажирскихъ и 5.460 товарныхъ вагоновъ.

Колея этихъ дорогъ была различная, отъ 0,60 мет. начиная; были дороги въ 0,75 мет. и метровыя.

Узкоколейныя дороги Германіи, по государствамъ, распредѣлялись слѣдующимъ образомъ:

Имѣлось	дорогъ	въ	Пруссіи.	335	вер.
„	„	„	Баваріи.	50	„
„	„	„	Саксоніи.	321	„
„	„	„	Виртембергѣ.	28	„
„	„	„	Баденѣ	144	„
„	„	„	Гессенѣ	37	„
„	„	„	Мекленбургъ		
„	„	„	Шверинѣ.	6	„
„	„	„	Саксенъ-Веймарнѣ. .	85	„
„	„	„	Саксенъ-Мейнингенѣ.	51	„
„	„	„	Ангальтѣ.	32	„
„	„	„	Эльзасъ-Лотарингіи.	151	„
„	„	„	Во всѣхъ остальныхъ.	17	„
			Итого. . .	1.257	вер.

Въ Австріи, [126]) дороги мѣстнаго значенія, на основаніи закона отъ 25 Мая 1880 г., были построены частными предпринимателями. Общее протяженіе 109-ти такихъ дорогъ къ концу 1891 г. было 3044 километра=2853 вер., считая въ томъ числѣ дороги въ Босніи и Герцеговинѣ. Въ Венгріи число дорогъ мѣстнаго значенія приведено въ главѣ I; онѣ значатся въ общей сѣти.

Во Франціи, какъ мы говорили въ своемъ мѣстѣ, изъ общаго числа 37.101 вер. дорогъ къ 1894 г.,— 3.555 вер. были дороги, имѣвшія мѣстное значеніе; многія изъ такихъ дорогъ были выстроены колеей въ 0.60 метр.; такая колея была принята во Франціи для подъѣздныхъ путей потому, что такой колеей построены всѣ военныя дороги. Узкоколейныя желѣз-

126) Sigismund Sonnenschein. Die Finanzielle Sicherstellung des Localbahnbaues in Oesterreich. Wien. 1893.

ныя дороги были построены и на гористомъ островѣ Корсика. Первая метровая дорога во Франціи была предложена къ постройкѣ въ 1870 г. инженеромъ Флаша, а въ 1874 году такой колеей была построена дорога отъ Нельи въ Бомонъ. Постройка подъѣздныхъ путей во Франціи въ послѣднее время ведется очень энергично.

Въ Голландіи дорогъ мѣстнаго значенія имѣлось въ 1892 г. 902 версты преимущественно колеи въ 1.067 метр.

Въ Бельгіи „Chemins de fer vicinaux", проселочныя желѣзныя дороги, приносили сельскому населенію большую пользу и число такихъ дорогъ постоянно росло. Еще въ 1886 г. подъѣздныхъ путей въ Бельгіи было лишь около 75 вер., въ послѣднее же время длина ихъ уже превышаетъ 1000 вер., причемъ около $^3/_4$ всего протяженія построены колеей въ 1.067 метр. Всѣхъ станцій, на протяженіи 930 вер., [127]) открытыхъ для движенія въ 1892 имѣлось 891. Число паровозовъ подъѣздныхъ путей въ 1892 г. составляло 226, число вагоновъ пассажирскихъ было 551, число багажныхъ и товарныхъ вагоновъ доходило до 1198.

Въ Скандинавскихъ государствахъ часть построенныхъ дорогъ была узкой колеи и конечно многія изъ нихъ имѣли лишь мѣстное значеніе, но мы привели ихъ въ общей сѣти. Узкая колея не можетъ служить отличительнымъ признакомъ подъѣзнаго пути.

Какъ мы видѣли, въ Германіи многія изъ „Localbahnen", т. е. подъѣздыхъ путей, были построены широкой колеей, но облегченнаго типа; такъ что подъѣздные пути, или дороги мѣстнаго значенія,

[127]) Statistique de la Belgique 1893.

отличаются отъ дорогъ общаго пользованія, дорогъ, связанныхъ съ другими дорогами, тѣмъ, что онѣ построены легче, имѣютъ болѣе легкій подвижной составъ, не приспособленный для быстраго передвиженія по общей сѣти и будучи проведены въ мѣстности, гдѣ нѣтъ другихъ дорогъ, не могутъ служить для транзитнаго движенія, почему нѣмцы и назвали ихъ дорогами мѣстнаго значенія. Такихъ дорогъ въ Германіи, какъ мы видѣли, очень много; развивая земледѣліе и промышленность въ разныхъ отдаленныхъ отъ желѣзнодорожныхъ станцій мѣстностяхъ, эти дороги въ тоже время способствуютъ увеличенію перевозокъ по магистральнымъ линіямъ.

У насъ вопросъ о подъѣздныхъ путяхъ возникъ сравнительно недавно и намъ предстоитъ еще много работы впереди! Гужевая перевозка въ Россіи, при слабомъ развитіи шоссейныхъ дорогъ, очень высока, почему хлѣбъ и всѣ продукты на мѣстахъ производства дешевы и земледѣлецъ не можетъ съ выгодой продолжать хозяйство.

Нѣмцы строго установили различіе между дорогами общаго и мѣстнаго значенія, они прямо указали на необходимость строить дороги мѣстнаго значенія дешево, безъ дорогихъ станціонныхъ зданій и безъ всякой излишней роскоши. Эксплоатація такихъ дорогъ въ Германіи также обходится очень дешево.

„Всякій подъѣздной путь, ускоряющій и удешевляющій подвозъ груза, имѣетъ одинаково важное значеніе какъ для частныхъ лицъ, заинтересованныхъ выгоднѣйшею доставкою своихъ грузовъ, такъ и для государства, касаясь всего хозяйства страны и способности народа къ конкурренціи съ другими государствами и странами свѣта. Чѣмъ больше под

ѣздной путь способенъ удешевить и ускорить подвозъ груза, тѣмъ болѣе онъ отвѣчаетъ даннымъ требованіямъ и ставитъ производителя на наиболѣе твердую почву прочной конкуррентоспособности въ мировомъ хозяйствѣ". [128])

По разсчетамъ К. К. Вебера, провозъ 1 четверти ржи въ 9 пуд. на разстояніи 20 верстъ обойдется: по песчаной грунтовой дорогѣ въ 86.4 до 144 коп., по суглинистой въ 59 до 108 коп., по мостовой отъ 43 до 72 коп., по хорошему шоссе отъ 19 до 58 коп. и наконецъ по рельсовому пути въ 5.4 коп. и до 34 коп. Такіе же расчеты сдѣланы Г. Веберомъ и для остальныхъ хлѣбовъ, причемъ оказывается, что съ каждой 1000 руб. за проданную рожь доставка на разстояніи 20 вер., обходится: гужевая, по плохой проселочной дорогѣ въ 144 до 240 руб., по шоссе отъ 33 до 96 рублей и по желѣзной дорогѣ отъ 9 до 57 руб.

Эти цифры въ достаточной степени объясняютъ значеніе, какое имѣютъ подъѣздные рельсовые пути для земледѣлія.

„Рельсовые подъѣздные пути должны быть раздѣлены на два разряда, [128]) во 1) на такіе, назначеніе которыхъ состоитъ въ соединеніи мѣста производства съ мѣстомъ сбыта или со станціями желѣзныхъ дорогъ и, кромѣ службы данному заводу или хозяйству, въ доставленіи груза всей окрестности по установленному тарифу, и во 2) на такіе, цѣль которыхъ состоитъ исключительно въ службѣ какому либо предпріятію, въ смыслѣ дешевой доставки какъ сырого матеріяла къ мѣсту производства, такъ и обработаннаго къ мѣсту сбыта или къ пункту

[128]) Сооруженіе сельско-хозяйственныхъ, лѣсныхъ, заводскихъ и вообще промышленныхъ подъѣздныхъ путей. К. К. Вебера С.-Петербургъ 1892 г.

дальнѣйшаго отправленія. Въ первомъ случаѣ подъѣздной рельсовый путь почти всегда имѣетъ плотную укладку рельсовъ, а двигателемъ — паровозъ; во второмъ,—подъѣздной рельсовый путь въ большинствѣ случаевъ являющійся частнымъ предпріятіемъ крупнаго завода, сельскаго хозяйства или правильно поставленной эксплоатаціи лѣса,—бываетъ или переноснымъ, или постояннымъ, смотря по роду работы. На переносномъ рельсовомъ пути двигателемъ почти исключительно служитъ живая сила—лошади, при прочной укладкѣ рельсовъ—лошади, но нерѣдко и паровозъ, что обусловливается: длиною подъѣздного пути, постоянствомъ работы въ теченіи круглаго года и многими другими экономическими условіями чисто мѣстнаго характера".

Такихъ подъѣздныхъ путей, переносныхъ въ Германіи и во Франціи, для перевозки лѣса, свекловицы и т. д. имѣется множество, причемъ, конечно, эти пути построены все частными лицами.

Для насъ въ Россіи, подъѣздные пути имѣютъ громадное значеніе, какъ пути общаго пользованія, обслуживающіе земледѣльческія мѣстности, такъ равно и пути частныхъ лицъ къ заводамъ, копямъ, фабрикамъ и т. д.; черезъ удлиненіе сѣти увеличивается движеніе по уже существующимъ желѣзнымъ дорогамъ. Въ послѣднее время за постройку вспомогательныхъ дорогъ взялось „Первое Общество подъѣздныхъ путей", образовавшееся изъ извѣстныхъ русскихъ инженеровъ и другихъ лицъ. Главная задача этого общества состоитъ въ проведеніи вспомогательныхъ желѣзныхъ дорогъ. Будучи основано въ 1893 г. 1-е общество подъѣздныхъ путей, къ концу 1895 г. открыло движеніе по небольшому желѣзнодорожному пути, изъ Свѣнцяны (на С.-Петербурго-

Варшавской ж. д.) въ Поставы (66 вер.,)—ведя дорогу далѣе до Глубокое (52 вер.). Кромѣ того это общество проводитъ дороги отъ Бердичева въ Житоміръ (50 в.) отъ Валка въ Перновъ (117,5 вер.) съ вѣтвью въ Феллинъ (43,5 вер.). По отстройкѣ этихъ вѣтвей, которыя построены всѣ узкой коллеей, 1-е Общество подъѣздныхъ путей будетъ имѣть въ эксплоатаціи 329,5 вер. Можно лишь привѣтствовать ту энергію, съ которою общество взялось за постройку дорогъ и надо надѣяться, что первыя-же постройки окажутся доходными.

Въ послѣднее время 1-мъ обществомъ подъѣздныхъ путей вновь возбужденъ вопросъ о постройкѣ двухъ новыхъ подъѣздныхъ путей въ предѣлахъ Подольской губерніи: 1) отъ станціи Голта Юго-Западныхъ ж. д. до полустанка Рудница съ вѣтвью на полустанокъ Роскошевка, общимъ протяженіемъ 245 верстъ и 2) отъ станціи Юрковка тѣхъ-же Юго-Западныхъ ж. д. до уѣзднаго города Ямполя на рѣкѣ Днѣстрѣ, протяженіемъ 73 версты. Оба желѣзные пути узкой колеи и дешеваго, облегченнаго типа постройки—проэктируются главнымъ образомъ съ цѣлью обслужить нѣсколько крупныхъ песочно-сахарныхъ заводовъ въ Ямпольскомъ, Ольгопольскомъ и Балтскомъ уѣздахъ, а также облегчить населенію этихъ уѣздовъ подвозъ хлѣбныхъ грузовъ къ магистральнымъ линіямъ Юго-Западныхъ ж. д.

Кромѣ 1-го Общества подъѣздныхъ путей, у насъ имѣется и 2-е Общество, подъ названіемъ Московское Общество для сооруженія и эксплоатаціи подъѣздныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи.

О дѣятельности этого общества пока ничего неизвѣстно.

Узколейныя дороги, имѣющіяся въ Россіи, слѣдующія: 201 вер. Ярославо-Волгодской ж. д., Ириновская 34 вер., Круты-Пирятинъ 101 вер., Конотопъ-Пироговка съ вѣтвью къ Деснѣ въ 93 в., Круты-Черниговъ съ вѣтвью къ Десснѣ 76 вер., Коренево-Суджа 38 вер., Коренево-Рыльскъ 22 вер., и Ворожба-Середина Буда 140 вер. Затѣмъ дороги Чудово-Новгородъ, Новгородъ-Старая Русса (157 вер.) Обоянская (30 вер.), Покровская-Слобода-Уральскъ 396 вер., Ершевъ-Николаевскъ 88 вер., Урбахъ-Александровъ-Гай 172 вер., Ливенская 57 вер. и Шаропань-Чіатуры 39 верстъ.

Всѣхъ узкоколейныхъ дорогъ, не считая дорогъ 1-го общества у насъ имѣлось 1644 версты, кромѣ того Варшаво-Вѣнская и Лодзинская были заграничной коллеи.

Какъ мы видѣли, въ Германіи подъѣздные или вспомогательные пути строились преимущественно обыкновенною колеею, у насъ до сихъ поръ вопросъ о колеѣ не рѣшенъ окончательно; съ другой стороны намъ кажется, что трудно установить выгодность той или другой колеи разъ на всегда, такъ какъ многое зависитъ отъ мѣстныхъ условій и отъ ожидаемыхъ въ будущемъ перевозокъ. Конечно, желательно, по возможности, держаться обыковенной колеи, дабы избѣгать перегрузокъ, но во многихъ случаяхъ стоимость перегрузокъ будетъ стоить дешевле, чѣмъ если-бы были сдѣланы большія затраты на постройку пути широкой колеей.

Какъ мы видѣли, у насъ, до сихъ поръ подъѣздныхъ путей еще очень мало, но сознаніе въ необходимости постройки мѣстныхъ или вспомогательныхъ дорогъ созрѣло, въ виду чего Министер-

ствомъ Финансовъ за два послѣдніе года было внесено въ смѣту по 10 милл. рублей.

Въ таблицѣ № 12, перечислены желѣзныя дороги строющіяся и разрѣшенныя къ постройкѣ, изъ послѣднихъ, за счетъ ассигнованныхъ на постройку подъѣздныхъ путей, были: во 1) дорога отъ Просяной въ Бердянскъ - 160 версъ, во 2) отъ Кротовки въ Сергіевскъ, въ 3) отъ Бердянска къ Бакальскому руднику, въ 4) отъ Карловки въ Константиноградъ.

Желѣзныхъ дорогъ частнаго пользованія у насъ довольно много. Дороги эти соединяютъ существующія желѣзныя дороги съ заводами, копями, мельницами, складами и т. д. и большею частью построены за счетъ частныхъ лицъ.

Здѣсь у мѣста будетъ привести данныя о такихъ путяхъ къ разнымъ нашимъ желѣзнымъ дорогамъ.

Наибольшая длина подъѣздныхъ путей частнаго пользованія имѣютъ вѣтви прилегающія къ Орловско-Витебской желѣзной дорогѣ; къ станціи Брянскъ названной дороги, прилегаетъ вѣтвь ведущая къ заводамъ Мальцовскаго товарищества, длиной въ 113 верстъ, затѣмъ къ той-же дорогѣ проведены частные желѣзно-дорожные пути, разной длины, общимъ протяженіемъ въ 139 вер. 284 саж. Всего вѣтвей къ Орловско-Витебской (теперь Риго-Орловской) желѣзной дорогѣ прилегаетъ 253 версты. Вѣтвь наибольшаго протяженія послѣ Мальцовской, ведетъ къ заводу „Ивотъ“ (съ 44-й версты Мальцовской вѣтви), длиной въ 17 верстъ; къ рельсопрокатному заводу Брянскаго Общества проведена желѣзная дорога въ 12 верстъ 140 саж. Всѣ эти вѣтви безспорно облегчаютъ сообщеніе съ магистралью, увеличивая движеніе по послѣдней.

Длина вѣтокъ, частнаго пользованія прилегающихъ къ Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ, также очень значительна, а именно 210 верстъ Вѣтки вели главнымъ образомъ къ сахарнымъ заводамъ, давая расположеннымъ въ Кіевской, Подольской и Волынской губерніяхъ заводамъ возможность, подвозить свекловицу, засѣваемую на десятки и сотни верстъ отъ заводовъ.

Къ Екатерининской желѣзной дорогѣ было построено очень много вѣтвей, какъ самой дорогой, такъ и частными лицами для перевозки каменнаго угля и руды, по своей дешевизнѣ не переносящихъ, дорогой гужевой провозной платы. Всего вѣтвей частнаго пользованія къ Екатерининской дорогѣ было проведено 90 верстъ и почти всѣ вѣтви вели къ шахтамъ, причемъ протяженіе самой длинной, Мокѣевской (гг. Иловайскихъ) была 11 верстъ, къ заводу Новороссійскаго Общества 10 верстъ и т. д.

Частныя вѣтви, прилегающія къ Закавказской желѣзной дорогѣ, вели къ заводамъ для прессовки солодковаго корня, къ нефтянымъ складамъ, къ керосиновымъ заводамъ, къ Тквибульскимъ каменноугольнымъ копямъ и т. д. Все протяженіе вѣтвей къ Закавказской желѣз. дор. было 36 верстъ

Вѣтви, проведенныя на соединеніе съ Варшаво-Вѣнской дорогой, имѣли цѣлью перевозку каменнаго угля; но кромѣ того, всѣ фабрики, бумагопрядильни, ткацкія и т. д., имѣли свои вѣтви, какъ для перевозки своихъ издѣлій, такъ главнымъ образомъ для подвоза къ нимъ топлива Почти всѣ вѣтви прилегающія къ Варшаво-Вѣнской желѣз. дор. принадлежатъ этому желѣзно-дорожному Обществу; всѣхъ вѣтокъ было 53, длиной 56 верстъ 22 саж.

Построенныя въ раіонѣ Курско-Харьково-Азов-

ской желѣзной дороги вѣтви, были проведены почти исключительно къ каменноугольнымъ и соленымъ шахтамъ, къ заводамъ, складамъ и т. д. Всего такихъ вѣтвей имѣлось 21, протяженіемъ 39 верстъ.

Къ остальнымъ желѣзнымъ дорогамъ, также прилегали вѣтки, они были проведены къ фабрикамъ, заводамъ, складамъ: лѣснымъ, дровянымъ, керосиновымъ и т. д.

Общее протяженіе частныхъ вѣтокъ, къ 1 Ноября 1894 г., было около 1000 верстъ.

При огромныхъ пространствахъ Россіи, крайне желательно, чтобы постройка подъѣздныхъ путей, впредь, была-бы ведена болѣе энергично, чѣмъ до сихъ поръ, тѣмъ увеличивая производительность разныхъ отдаленныхъ угловъ нашего отечества.

Вопросъ о колеѣ не можетъ быть предрѣшенъ именно потому, что условія производительности разныхъ мѣстностей Россіи очень различны.

Насколько вопросъ о выгодности постройки дорогъ той или другой колеей въ разныхъ государствахъ былъ рѣшенъ различно, можно видѣть между прочимъ и изъ того, что въ Южной Америкѣ напр. многія дороги, первостепеннаго значенія, магистрали, были построены узкой колеей. Такъ, въ Бразиліи, въ 1888 г. имѣлось 7100 верстъ дорогъ съ колеей въ 1 метръ, въ Аргентинѣ въ концѣ 1891 г. было 3884 вер. метровыхъ дорогъ, въ Мексикѣ около 1900 верстъ и т. д. Эти дороги считались въ числѣ дорогъ общей сѣти, которыя мы приводили въ главѣ 1.

Въ мѣстности, не обѣщающія въ будущемъ быстраго развитія, намъ кажется, что слѣдовало-бы вести узко-колейныя дороги, наоборотъ у насъ много богатыхъ мѣстностей еще не снабженныхъ рельсовыми путями и куда обязательно-бы было строить дороги широкой колеей.

Вопросъ о нуждахъ разныхъ губерній въ желѣзныхъ дорогахъ, казалось-бы наиболѣе удобнымъ предоставить на разработку губернскихъ земствъ, близко знакомыхъ съ условіями производительности разныхъ уѣздовъ. Во всякомъ случаѣ, намъ кажется желательнымъ, чтобы былъ разработанъ общій планъ желѣзно-дорожной сѣти въ будущемъ, какъ это сдѣлали нѣмцы, строго обдумавъ свою сѣть.

Въ слѣдующей главѣ, мы переходимъ къ приведенію общихъ выводовъ, всего сказаннаго нами въ настоящемъ изслѣдованіи.

ГЛАВА VII.

Заключеніе.

Въ началѣ настоящаго изслѣдованія, мы привели данныя о желѣзно-дорожной сѣти всего свѣта.

Сравнивая протяженіе дорогъ у насъ съ таковымъ въ западно-европейскихъ государствахъ, можно было убѣдиться, насколько еще слабо снабжена Россія рельсовыми путями. Для того, чтобы сравняться въ этомъ отношеніи съ западно-европейскими государствами, занимающими гораздо меньшія пространства нежели Россія, намъ предстоитъ еще усиленное строительство дорогъ; но и существующія принесли населенію неисчислимую пользу.

Въ первыхъ трехъ главахъ мы привели численность подвижного состава какъ у насъ, такъ равно и въ другихъ государствахъ и здѣсь желали-бы представить сравнительную таблицу, изъ которой можно было бы видѣть, насколько обслужены наши дороги въ сравненіи съ дорогами въ другихъ государствахъ Численность подвижнаго состава въ европейскихъ государствахъ и въ Сѣв. Ам. Соед. Штатахъ составляла:

на 10 верстъ дорогъ

	паровозовъ.	пассажир. вагоновъ.	багажн. и товар. вагон.
Бельгія.	6,90	160	
Соединенн. Королевство.	5,81	13,16	205,92
Германія	3,85	7,28	77,10
Швейцарія	2,94	7,60	35,71
Франція	2,85	7,24	80,52
Австрія	2,83	6,00	65,93
Россія	2,50	2,80	54,30
Италія	2,23	6,64	38,37
Голландія.	2,19	7,50	41,09
Венгрія.	1,66	3,25	40,08
Сѣв. Ам. Соед. Штаты.	1,36	1,03	44,15
Швеція.	1,16	2,50	27,00

Какъ видно изъ приведенной таблицы, первое мѣсто по числу паровозовъ на 10 верстъ пути принадлежитъ Бельгіи, 2-е мѣсто занимаетъ Великобританія, 3-е Германія, 4-е Швейцарія и т. д. Россія стояла впереди Сѣв. Амер. Соед. Штатовъ и другихъ государствъ, занимая среди приведенныхъ 12-ти государствъ 7-е мѣсто.

По числу пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ Соединенное Королевство занимало 1-е мѣсто; Россіи принадлежало 6-е мѣсто. Соединенные Штаты въ отношеніи вагоновъ, принадлежавшихъ самимъ желѣзнымъ дорогамъ, были обслужены гораздо слабѣе европейскихъ государствъ.

Въ главѣ I мы привели данныя о густотѣ пассажирскаго и товарнаго движенія на версту пути; какъ было видно изъ приведенныхъ нами цифръ (не считая Великобританіи и Бельгіи, приводившихъ въ своихъ отчетахъ поѣздо-версты), Германія по своему товарному движенію (34,4 милл. пудо-верстъ

на версту дороги) занимала первое мѣсто; за ней слѣдовала Россія, имѣвшая въ 1894 г. (по матеріаламъ еще не появившимся изъ печати) даже большее товарное движеніе нежели Германія.

Если сравнить подвижной составъ того и другого государства, то нельзя не признать значительно лучшей утилизаціи подвижнаго состава у насъ, сравнительно съ утилизаціей у нашего сосѣда. Наши товарные вагоны работали много напряженнѣй нѣмецкихъ; но сравненіе затрудняется тѣмъ обстоятельствомъ, что у насъ большая часть подвижнаго состава (товарныхъ вагоновъ) идетъ съ грузомъ лишь въ одну сторону, возвращаясь отъ портовъ порожними. Такъ работаютъ напр. всѣ спеціальные вагоны для перевозки керосина и нефти, скота, мяса, пива и т. д.

Россія, какъ извѣстно, вывозитъ большія количества дешевыхъ товаровъ, получая изъ за границы болѣе дорогіе предметы потребленія съ меньшимъ вѣсомъ. Соотвѣтственно этому и работа дорогъ у насъ является односторонней. Утилизація подвижнаго состава можетъ быть увеличена лишь при усиленіи перевозокъ въ сторону слабаго движенія, но такое увеличеніе не зависитъ отъ одного желанія дорогъ.

Подробное разсмотрѣніе утилизаціи подвижнаго состава въ разныхъ государствахъ, вопросъ болѣе техническій, нежели экономическій, а потому мы вновь переходимъ къ разсмотрѣнію той пользы, какую желѣзныя дороги принесли населенію Россіи.

Въ главѣ IV мы привели данныя, дающія возможность судить о томъ вліяніи, какое желѣзныя дороги имѣли на увеличеніе или сокращеніе площади посѣвовъ въ разныхъ мѣстностяхъ и здѣсь можемъ

лишь повторить, что желѣзныя дороги способствовали уравненію цѣнъ въ разныхъ губерніяхъ. Цѣны въ отдаленныхъ мѣстностяхъ, раньше не бывшихъ въ состояніи вывозить свои излишки—возвысились; это возвышеніе цѣнъ, при возможности продажи, вліяло на увеличеніе площади посѣвовъ. Съ другой стороны, возможность доставки хлѣба изъ отдаленныхъ губерній въ центральныя, понижала доходность земель въ послѣднихъ. Тоже самое замѣчается и въ Сѣв. Ам. Соед. Штатахъ, гдѣ изъ старыхъ штатовъ главные посѣвы хлѣбовъ перешли въ новые.

Оставляя въ сторонѣ всѣ другіе факторы, вліяющіе на производительность края, можно съ увѣренностью сказать, что при отсутствіи дорогъ, положеніе Россіи на международомъ рынкѣ было-бы совсѣмъ иное, чѣмъ то, какимъ оно является въ настоящее время.

До проведенія желѣзныхъ дорогъ каждая отдѣльная губернія жила своей обособленной жизнью и посѣвы могли производиться лишь для собственнаго потребленія, поэтому цѣны въ зависимости отъ урожая колебались въ значительной степени, такъ какъ гужевая перевозка, будучи страшно дорога, не могла ихъ регулировать.

Мы видимъ въ настоящее время, что въ мѣстностяхъ, отдаленныхъ отъ желѣзныхъ дорогъ на 100 и больше верстъ, цѣны на хлѣба ниже, чѣмъ на ближайшей желѣзно-дорожной станціи на 6, 7 и даже 10 коп. въ пудѣ, что при цѣнѣ сѣрыхъ хлѣбовъ въ 20 — 25 коп. на желѣзно-дорожныхъ станціяхъ составляетъ разницу въ 30—40%.

Изъ изслѣдованія Г. Мертенса [129]) видно, что по

[129]) Oscar Mertens. Zur Frage der Zufuhrbahnen in Russland. Riga 1889.

собраннымъ для Риго-Двинской ж. д. даннымъ, хлѣба въ раіонѣ Оренбургской дороги, напримѣръ, на станціи Сорочинская, подвозились въ среднемъ на 42 версты, причемъ стоимость гужеваго подвоза была опредѣлена въ 25 до 38 руб. съ 600 пудоваго вагона, къ станціи Ново-Сергіевскъ хлѣбъ подвозился въ среднемъ, на разстояніи 33 верстъ при повагонной гужевой платѣ въ 20 до 29 р. Къ другимъ станціямъ гужевая плата была различна, глядя по разстоянію отъ мѣста отправки.

Къ станціи Рославль, напр. (Риго - Орловской ж. д.), гужевая перевозка производилась въ среднемъ на разстояніи 82 верстъ и обходилась въ 60—67 руб. съ вагона.

Такимъ образомъ хлѣбный производитель въ раіонѣ этой станціи не дополучалъ за свой хлѣбъ по 10 до 11 коп. съ пуда, что конечно не могло поощрять къ увеличенію производительности.

Къ изслѣдованію Г. Мертенса приложены таблицы, показывающія на какія разстоянія подвозились въ концѣ 80-хъ годовъ хлѣба къ разнымъ желѣзно-дорожнымъ станціямъ, имѣющимъ отправки къ Ригѣ. Изъ этихъ таблицъ видно, что среднее разстояніе не превышало 82 верстъ. Конечно, ко многимъ дорогамъ подвозятъ хлѣбъ и на болѣе отдаленныя разстоянія но тогда вся польза, какую земледѣлецъ могъ бы получать отъ посѣва и продажи хлѣба, поглащается платой за гужевую перевозку.

При взглядѣ на желѣзно-дорожную карту Россіи, можно убѣдиться, что еще очень много мѣстностей, отдалены отъ желѣзныхъ дорогъ на сотни верстъ и если въ этихъ мѣстахъ не протекаютъ судоходныя рѣки, то ихъ производительность остается безъ

измѣненія, въ томъ-же положеніи, въ какомъ она находилась десятки лѣтъ тому назадъ.

Цѣны на хлѣба у насъ во внутреннихъ губерніяхъ регулируются цѣнами на большихъ потребительныхъ рынкахъ, а также цѣнами на международномъ рынкѣ. Но это относится къ хлѣбамъ, продаваемымъ близь желѣзнодорожныхъ станцій. Чѣмъ больше разстояніе отъ мѣста производства до мѣста сбыта, тѣмъ цѣна, выручаемая производителемъ. ниже.

Въ Индіи, въ сѣверо-западныхъ провинціяхъ и Уйдѣ нѣтъ ни одного селенія, отстоящаго болѣе чѣмъ на 60 верстъ отъ станціи желѣзной дороги.

Въ Сѣверной Америкѣ имѣются отдѣльные Штаты гдѣ на 10.000 жителей приходится 288 вер. [130]) желѣзныхъ дорогъ (Монтана). Въ Дистриктѣ Колумбія на 100 кв. миль имѣется 47,25 миль жел. дор. и т. д. Густота американской сѣти изумительна и въ этомъ слѣдуетъ искать причины успѣшности ихъ конкурренціи съ нами на международномъ рынкѣ.

Хлѣбная торговля въ Сѣв. Амер. Соединенныхъ Штатахъ находится въ сильныхъ рукахъ; многія фирмы, экспортирующія хлѣбъ въ Европу владѣютъ цѣлой сѣтью элеваторовъ вдоль разныхъ желѣзнодорожныхъ линій, съ другой стороны и вывозные порты оборудованы въ совершенствѣ.

Число зернохранилищъ у насъ, къ сожалѣнію очень ограничено, да и тѣ внутренніе элеваторы и зернохранилища, которые имѣются на нашихъ дорогахъ, построены сравнительно недавно.

Какъ видно изъ „Cawker's american flour mill. and grain elevator directory for 1895—96 (Milwaukee 1895)“,

---

130) Statistical abstrat of rhe United States Washington 1896.

число станціонныхъ элеваторовъ въ Соединенныхъ Штатахъ за послѣднее время, не считая зернохранилищъ (безъ механическихъ приспособленій), доходило до 1200.

Въ портовыхъ городахъ, въ Нью-Іоркѣ, напр., имѣлось 25 зернохранилищъ съ механическими приспособленіями (elevators) для пріема и нагрузки хлѣба въ суда. Вмѣстимость этихъ зернохранилищъ составляла около 4,9 милл. четвертей. Кромѣ того въ Нью-Іоркѣ было 20 плавучихъ элеваторовъ для пріема зерна изъ вагоновъ и нагрузки его въ морскія суда.

Элеваторы въ Филадельфіи были устроены для храненія 350.000 четвертей хлѣба.

Въ Новомъ Орлеанѣ имѣлись плавучіе элеваторы, на Миссиссипи, для пріема зерна изъ рѣчныхъ судовъ и передачи его въ морскія.

4 желѣзно-дорожныхъ и 2 частныхъ элеватора въ Бостонѣ были устроены для храненія 760 тыс. четв. хлѣба. Въ Балтиморѣ имѣлось 6 магазиновъ-элеваторовъ вмѣстимостью 900 тыс. четв.

Въ Чикаго было устроено 25 магазиновъ-элеваторовъ вмѣстимостью до 5,7 милл. четв. Хлѣбъ доставляется въ Чикаго какъ желѣзными дорогами, такъ и водой. Въ Дулутѣ на Верхнемъ озерѣ имѣется въ послѣднее время 20 элеваторовъ вмѣстимостью 4,2 милл. четв., причемъ самый большой устроенъ для храненія 3 милл. пудовъ. Въ Миннелполисѣ, составляющемъ узловой пунктъ, число элеваторовъ доходило до 36, вмѣстимостью въ 4,4 милл. четв. Вообще въ штатѣ Миннесота всѣхъ станціонныхъ магазиновъ-элеваторовъ (не считая таковыхъ въ Миннеаполисѣ и Дулутѣ) близь 70 желѣзно-дорожныхъ станцій имѣлось до 100.

Возможность храненія хлѣба до продажи, въ стан-

ціонныхъ элеваторахъ, имѣло безспорно вліяніе на упорядоченіе перевозокъ хлѣба, предназначеннаго для экспорта.

У насъ вопросъ объ устройствѣ зернохранилищъ былъ разсматриваемъ при Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ въ Январѣ 1895 г.

Не подлежитъ сомнѣнію, что условія хозяйничанія у насъ различны отъ тѣхъ, какія практикуются въ Америкѣ; такъ напр., въ новыхъ хозяйствахъ въ Америкѣ не знаютъ что такое значатъ хлѣбные амбары при имѣніяхъ. Весь хлѣбъ или большая его часть, въ особенности въ новыхъ штатахъ, вывозится на желѣзнодорожныя станціи для храненія въ магазинахъ-элеваторахъ и оттуда уже получаетъ назначеніе или на внутренніе рынки, или для экспорта [131]).

У насъ большая часть хлѣба хранится въ амбарахъ земледѣльцевъ и вывозится на ближайшую желѣзно-дорожную станцію или на продажу, или лишь послѣ продажи, но во всякомъ случаѣ для немедленной отправки.

Вслѣдствіе привычки земледѣльцевъ хранить хлѣбъ до продажи дома, желѣзныя дороги, устраивая зернохранилища, не всегда могутъ быть увѣрены, что онѣ будутъ заняты постоянно.

Другое дѣло, портовыя приспособленія для храненія хлѣба и дешевой погрузки въ суда.

Тогда какъ большая часть станціонныхъ магазиновъ-элеваторовъ устроена за счетъ частныхъ лицъ (общества элеваторовъ, хлѣботорговцевъ), многіе изъ магазиновъ-элеваторовъ въ портахъ устроены самими желѣзно-дорожными обществами, принимающими на себя храненіе хлѣба и сдачу его въ морскія суда. Въ

---

[131]) Max Maercker. Amerikanische Landwirthschaft Berlin 1895.

Нью-Іоркѣ, напр., желѣзно-дорожныя общества New-Iork Central Railway и Erie имѣютъ свои элеваторы, хотя и тутъ главнымъ образомъ владѣльцами являются частныя лица.

У насъ, въ Одессѣ, Николаевѣ, Новороссійскѣ и Ревелѣ элеваторы устроены за счетъ желѣзныхъ дорогъ, Въ Петербургѣ, въ Новомъ портѣ элеваторъ устроенъ частными лицами, но желѣзная дорога (Николаевская) съ своей стороны предполагаетъ устроить здѣсь зерно-хранилища съ механическими приспособленіями для передачи зерна изъ зернохранилищъ въ морскія суда. Тогда накладные расходы Петербургскаго порта значительно сократятся, какъ это и желательно въ интересахъ хлѣбной торговли Россіи.

Имѣющійся въ Ригѣ элеваторъ принадлежитъ биржевому купечеству и городу.

Перевозки хлѣбовъ съ 1884 по 1893 гг. составляли въ среднемъ за 10 лѣтъ 27,6% общей суммы перевозокъ. Въ 1894 г., по точнымъ подсчетамъ, произведеннымъ въ Департаментѣ желѣзно-дорожныхъ дѣлъ,—было перевезено хлѣба всего 685 милл. пуд.

Общія перевозки по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ, какъ мы видѣли изъ цифръ, приведенныхъ раньше, составляли по 2—2.200 милл. пуд. въ годъ, въ среднемъ на разстоянія въ 400—420 вер. (Въ 1894 г., по еще не опубликованнымъ даннымъ, было перевезено всего 2.609 милл. пуд. съ пробѣгомъ въ 433 вер.).

За перевозку этихъ количествъ по желѣзнымъ дорогамъ отправители въ настоящее время платятъ въ среднемъ по $^1/_{43}$ коп. съ пуда и версты.

Если принять въ соображеніе, что желѣзныя дороги перевозятъ грузы по крайней мѣрѣ въ 5—6 разъ скорѣе и что перевозка скоропортящихся товаровъ была раньше невозможна, то нельзя въ достаточной степени

оцѣнить услуги, оказываемыя желѣзными дорогами населенію. Что касается до стоимости перевозки, то гужевая провозная плата очень различна въ разныхъ мѣстностяхъ Россіи, притомъ многое зависитъ отъ времени года. Въ Сибири, напр., гужевая провозная плата очень дешева и не превышаетъ 5 коп. съ пуда за 100 вер., въ богатыхъ уѣздахъ Полтавской губ. надо считать плату въ 13—14 коп. за 100 вер., въ Харьковской губ. въ 7—10 коп. въ Закавказьи гужевая перевозка такъ дорога, что совершенно отдѣляетъ одну мѣстность отъ другой; дороговизна перевозки прямо сокращаетъ потребленіе многихъ предметовъ, заставляя населеніе довольствоваться тѣмъ, что имѣется на мѣстѣ.

Для центральной Россіи плату по *проселочнымъ* дорогамъ слѣдуетъ считать лѣтомъ въ 15 до 20 коп. съ пуда за 100 вер., зимой въ 10 - 14 коп. По шоссейнымъ дорогамъ лѣтомъ плата ниже.

Въ Самарской губ. (въ Бугульминскомъ уѣздѣ) считаютъ гужевую плату въ среднемъ въ 12 коп. за 100 вер., плата колеблется глядя по состоянію дороги, кромѣ того, при возвышеніи цѣнъ на продукты и при большомъ на нихъ требованіи, плата возвышается.

По свѣдѣніямъ Самарской губернской земской управы, гужевая плата въ этой губерніи колеблется между 0,158 коп. [132]) съ пуда и версты и 0,105, тогда какъ средняя плата по желѣзнымъ дорогамъ въ 1893 г. составляла 0,0234 к. съ пуда и версты, т. е. въ 5—7 разъ дешевле.

Желѣзныя дороги въ 1893 г. выручили за перевозку грузовъ 241,2 милл. руб.; при отсутствіи дорогъ было-бы фактически невозможно перевезти гужемъ тѣ количества, какія желѣзныя дороги перевезли, такъ что трудно оцѣнить въ деньгахъ пользу, приносимую

[132]) Сельскохозяйственный обзоръ Самарской губерніи. Самара 1895 г.

дорогами населенію. Но, допуская, что всѣ перевезенные товары, были-бы доставляемы на лошадяхъ, то экономія между гужевой провозной платой и желѣзно-дорожной можетъ быть принята въ 1 милліардъ руб., т. е. въ 1/3 стоимости всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Это конечно грубый разсчетъ, но онъ всего лучше доказываетъ полезность желѣзныхъ дорогъ, п. ч. дѣлается очевиднымъ, что перевозки были возможны лишь при существованіи рельсовыхъ путей.

Мы уже имѣли случай указывать въ главѣ V на перевозки по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ каменнаго угля, нефти, руды, соли и т. д. Всѣ эти товары при отсутствіи дорогъ оставались-бы безъ обработки п. ч. ни уголь, ни нефть, ни руда не выносятъ дорогой провозной платы. Всѣ эти промышленности могли развиться лишь благодаря удешевленію провозной платы.

Насколько увеличились наши общіе торговые обороты, можно видѣть изъ слѣдующихъ цифръ:

	Средніе привозы и вывозы по Европейской границѣ въ милл. руб. кредит.:		
года	привозъ	вывозъ	итого:
1856—60	127,4	150,3	277,7
1861—65	138,2	160,8	299,0
1866—70	264,5	240,4	504,9
1871—75	427,1	356,4	783,5
1876—80	482,9	513,4	996,3
1881—85	479,6	545,7	1025,3
1886—90	356,7	606,1	962,8
1891—94	389,1	535,9	925,0 [133]).

Въ особенности сильно увеличилась наша внѣшняя торговля съ 1861—65 по 1876—80 (наибольшее уве-

[133]) Обзоры внѣшней торговли Россіи.

личеніе нашей желѣзно-дорожной сѣти имѣли мѣсто съ 1865 по 1875 г.) за это время обороты по вывозу и привозу увеличились больше чѣмъ въ 3 раза. Съ тѣхъ поръ общіе обороты мало измѣнились; но тогда, какъ наши вывозы сильно возрасли, привозы напротивъ сократились; это произошло вслѣдствіе чрезвычайнаго возвышенія ввозныхъ пошлинъ. Тогда какъ въ серединѣ прошлаго десятилѣтія, пошлины на ввезенные товары не превышали 18%, онѣ въ послѣднее время достигли 32% на всѣ привезенные товары.

Увеличеніе вывозовъ въ той степени, какъ это замѣчается у насъ, было возможно лишь при условіи дешевой доставки къ портамъ. Земледѣльцы Россіи были въ состояніи сбывать свои излишки за границу лишь благодаря желѣзнымъ дорогамъ.

Въ отношеніи доставки товаровъ водой, Россія поставлена въ менѣе благопріятныя условія нежели ея заатлантическіе конкурренты. Тогда какъ Сѣв. Амер. Соед. Штаты имѣютъ къ своимъ услугамъ для вывозовъ своихъ произведеній рѣки или не замерзающія (Миссиссипи), или замерзающія лишь на короткое время (Гудсонъ) и текущія во всегда открытые для навигаціи океаны,—у насъ, главная наша рѣка Волга впадаетъ въ закрытое Каспійское море, а остальныя рѣки, какъ Днѣстръ, Днѣпръ, Двина, Донъ, Бугъ и замерзаютъ на долгое время и текутъ въ замерзающія моря, какъ Балтійское, Азовское, Черное. Порты не замерзающіе и открытые круглый годъ для навигаціи Либава и Новороссійскъ получаютъ всѣ грузы по желѣзнымъ дорогамъ.

Доставка товаровъ водой въ Петербургъ стоитъ дорого (сравнительно съ доставкой водой въ Нью-Іоркъ), совершается очень медленно и лишь въ теченіе 6—7 мѣсяцевъ въ году.

При этихъ условіяхъ, само собою разумѣется, что желѣзныя дороги въ Россіи должны были оказать населенію гораздо большія услуги, нежели гдѣ либо.

Въ №№ 3 и 4 журнала желѣзно-дорожнаго дѣла помѣщена статья инженера Ив. Карышева, прекрасно выясняющая роль желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. При маломъ развитіи у насъ шоссейныхъ дорогъ, при неудобствахъ нашихъ рѣкъ, въ виду неблагопріятныхъ климатическихъ условій, желѣзныя дороги являются единственнымъ надежнымъ способомъ для быстраго передвиженія грузовъ, въ большихъ количествахъ. Но наши желѣзныя дороги далеко еще не обслужены въ достаточной степени. На многихъ участкахъ требуются вторые пути для пропуска увеличивающагося числа поѣздовъ, дороги нуждаются въ подвижномъ составѣ, въ спеціальныхъ вагонахъ для перевозки скоропортящихся товаровъ и т. д. Порты у насъ также не обслужены въ достаточной степени. Вообще въ Россіи предстоитъ еще масса работы прежде чѣмъ можно будетъ сказать, что желѣзныя дороги отвѣчаютъ своему назначенію перевозить товары безъ задержки, во всякое время.

Въ заключеніе считаемъ необходимымъ привести здѣсь данныя о состояніи нашей сѣти къ 1-му Января 1896 г.

Всего имѣлось желѣзныхъ дорогъ:

		Въ томъ числѣ въ 2 пути.
	Верстъ.	
Казенныхъ	20.403	4.861
Частныхъ	12.702	2.539
Дорогъ В. К. Финляндскаго .	2.244	20
„ въ вѣдѣніи Военнаго М-ва (Закаспійская)	1.343	—
Всего	36.692 в.	7.420 в.

Къ уже существующимъ дорогамъ пристраивается 2-ой путь на протяженіи 179 вер.

Подробная таблица (№ 12) вновь строящихся и разрѣшенныхъ къ постройкѣ дорогъ приложена въ концѣ настоящаго изслѣдованія. Здѣсь же приводимъ общія цифры.

Въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія имѣется всего строящихся дорогъ 10.463,47 вер.; въ Финляндіи 113.43 вер.; въ вѣдѣніи Военнаго Министерства строится дорога отъ Красноводска до Джебелъ 129 вер. Кромѣ того, разрѣшено къ постройкѣ еще 980.59 верстъ.

По открытіи всѣхъ строящихся желѣз. дор., Россія будетъ занимать 1-ое мѣсто между европейскими государствами по длинѣ своей желѣзнодорожной сѣти. По открытіи движенія по строящимся желѣзнымъ дорогамъ, слѣдуетъ ожидать у насъ громаднаго развитія промышленности и увеличенія благосостоянія всего населенія.

Строящаяся Сибирская желѣзная дорога дастъ выходъ тѣмъ земледѣльцамъ, которые въ настоящее время нуждаются въ землѣ, она дастъ заработокъ большому числу рабочихъ, не могущихъ пристроиться въ Европейской Россіи вслѣдствіе того, что, благодаря естественному росту населенія, замѣчается превышеніе рабочихъ рукъ.

Мы видѣли съ какой энергіей желѣзныя дороги строились въ Сѣв. Амер. Соед. Штатахъ, въ Канадѣ и въ другихъ государствахъ и какъ новые рельсовые пути способствовали заселенію мѣстностей, раньше безлюдныхъ; тоже самое съ проведеніемъ вновь строящихся желѣзныхъ дорогъ слѣдуетъ ожидать и у насъ.

Открытіе желѣзныхъ дорогъ у насъ въ 60-хъ—70-хъ годахъ сопровождалось сильнымъ возростаніемъ

внѣшней торговли, вслѣдствіе того, что многіе товары, благодаря дешевизнѣ перевозокъ, нашли сбытъ за границей. Съ открытіемъ Сибирскаго пути слѣдуетъ ожидать еще большаго переворота и мы убѣждены, что будущій изслѣдователь вліянія желѣзныхъ дорогъ на земледѣліе и промышленность будетъ въ состояніи отмѣтить цѣлый рядъ благопріятныхъ фактовъ, указывающихъ на увеличеніе экономическаго благосостоянія всего населенія. Конечно вновь открытыя дороги не будутъ окупаться сразу, т. к. перевозки по нимъ, какъ и по всѣмъ остальнымъ дорогамъ, будутъ рости постепенно, но польза отъ постройки Сибирской желѣзной дороги для населенія должна сказаться немедленно, потому что тотчасъ по открытіи движенія начнется переселеніе въ новыя мѣста, а съ оживленіемъ новыхъ населенныхъ пунктовъ, къ нимъ начнутъ тяготѣть изъ Россіи и умственныя силы.

Доказывать полезность удлиненія нашей желѣзнодорожной сѣти въ Европейской Россіи мы считаемъ излишнимъ, потому что сознаніе въ необходимости имѣть усовершенствованныя пути сообщенія проникло во всѣ слои населенія. По нашимъ климатическимъ условіямъ водяные пути могутъ служить лишь подспорьемъ рельсовымъ, что касается до шосссейныхъ дорогъ, то онѣ необходимы для соединенія желѣзнодорожныхъ станцій съ оживленными селами, но на большія разстоянія замѣнить рельсовые пути онѣ не могутъ.

Вліяніе улучшенныхъ путей выражается въ томъ, что раіонъ сбыта всѣхъ вообще товаровъ увеличивается, вмѣстѣ съ тѣмъ, такъ какъ каждое улучшеніе пути есть и удешевленіе стоимости провоза единицы груза, то это улучшеніе вызываетъ и увеличеніе интенсивности движенія: товары, которые раньше нельзя было

перевозить по прежнему дурному пути, теперь возможно перевозить на болѣе или менѣе далекое разстояніе; съ другой стороны расширяется и самое производство этихъ товаровъ, къ чему побуждаетъ, какъ облегченіе сбыта,—удешевленіе транспорта, такъ и то обстоятельство, что расширеніе производства въ большинствѣ случаевъ связано съ увеличеніемъ производительности труда, т. е. съ удешевленіемъ производства.

Дальнѣйшій ростъ нашей сѣти будетъ сопровождаться увеличеніемъ производительности во всѣхъ отрасляхъ промышленности.

ТАБЛИЦА № 1

Длина желѣзныхъ дорогъ всего свѣта въ верстахъ.

ДОРОГИ ЕВРОПЫ.

	ГОДА.							
	1845	1855	1865	1875	1880	1885	1890	1892—1894
Германія	2009	7336	13030	26229	31529	34175	38358	40777
Франція	896	5260	12875	20407	24558	30457	34585	37101
Великобританія съ Ирландіей	3820	12574	20047	25140	27053	28918	3028	31541
Россія (безъ Финляндскихъ и Закаспійской дорогъ)	45	1092	3566	17658	21067	23893	27238	31219
Австро-Венгрія	992	2652	5997	15716	17327	20941	24891	26973
Италія	120	855	4094	7226	8168	9915	12050	13937
Испанія	—	445	4521	5745	7022	8130	9260	10719
Швеція	—	35	1221	3318	5511	6459	7516	8290
Бельгія	541	1250	2109	3280	3958	4315	4404	443
Швейцарія	4	195	1238	1926	2454	2639	2999	3201
Европ. Турція включ. Болгарію, Сербію и Боснію съ Герцеговиной	—	—	62	1442	1377	1989	2386	3096
Румынія	—	—	—	1156	1300	1577	2384	2754
Нидерланды безъ Люксембурга	143	292	727	1518	1726	2242	2437	2493
Португалія	—	28	656	971	1131	1421	1992	2195
Финляндія	—	—	104	628	830	1135	1807	2108
Данія	—	28	393	1137	1480	1820	1862	2091
Норвегія	–	64	261	522	991	1464	1464	1501
Греція	—	—	—	9	9	491	727	910
Люксембугъ	—	—	116	256	300	339	375	410
	8576	32106	71014	134334	157791	182320	207017	25754

ДОРОГИ АЗІИ.

	Г О Д А.							
	1845	1855	1865	1875	1880	1885	1890	1892—1894
Брит. Индія	—	328	5073	9832	14030	18653	24658	28201
Японія	—	—	—	57	113	375	1889	3373
Турція, Малая Азія . . .	—	—	72	331	369	553	591	1469
Голландія, владѣн. въ Азіи	—	—	—	245	385	874	1242	1450
Россія, Закаспійская дор. .	—	—	—	—	—	—	1343	1343
Цейлонъ	—	—	—	137	204	273	290	290
Кохинхина, Тонкинъ и Пондишери	—	—	—	—	—	78	188	215
	—	328	5145	10602	15101	20811	30201	36341

Желѣзныя дороги въ Америкѣ, длина въ верстахъ.

Сѣв.-Ам. Соед. Штаты . .	6950	27718	52928	111779	140744	193641	251488	268152
Канада	33	1191	3827	6702	10394	15312	19998	22659
Нью-Фундлендъ	—	—	—	—	—	68	169	362
Аргентинская республ. . .	—	—	271	1769	2173	3870	8746	13213
Бразилія	—	56	562	1556	3281	6620	8[illegible]00	11248
Мексика	—	—	30	569	925	5401	7012	10116
Чили	—	76	509	929	1779	2132	2564	2617
Куба и Антильскіе острова.	37	656	750	937	1400	1500	1880	1927
Перу	—	12	84	1400	1400	1400	1563	1563
Уругвай	—	—	—	286	353	404	1056	1469
Боливія	—	—	—	122	122	122	196	750
Центральная Амер.		—	—	143	228	634	654	704
Венецуэла, Тринидасъ и Гвіанна	—	—	30	32	138	197	517	547
Колумбія	—	—	73	97	113	210	355	392
Экуадоръ	—	—	—	28	48	114	200	281
Парагвай	—	—	67	67	67	67	135	236
	7020	29709	59131	126416	163165	231692	305133	336536

ДОРОГИ АВСТРАЛІИ.

	Г О Д А.							
	1845	1855	1865	1875	1880	1885	1890	1892—1894
Викторія	—	36	356	931	1809	2528	3728	4596
Новый-Южный Уэльсъ . .	—	—	261	658	1349	2781	3418	3712
Квинслендъ	—	—	61	399	955	2163	3231	3589
Новая Зеландія	—	—	24	817	1782	2368	2884	3071
Южная Австралія . . .	—	—	73	378	1006	1604	2649	2730
Западная »	—	—	—	57	109	265	751	982
Тасманія	—	—	—	226	252	388	602	706
	—	36	775	3466	7262	12097	17263	19386

ДОРОГИ АФРИКИ.

Капская колонія	—	—	67	221	1367	2616	3118	3682
Алжиръ и Тунисъ	—	—	47	560	1317	2062	2845	2934
Египетъ	—	135	447	1339	1400	1436	1694	1893
Оранжевая республика и Трансваль	—	—	—	—	—	—	180	900
Наталь	—	—	—	7	148	262	513	602
Остр. Маврикія	—	—	—	99	129	139	139	157
	—	135	561	2226	4361	6515	8489	10168

Протяженіе желѣзныхъ дорогъ въ разныхъ странахъ свѣта, въ верстахъ.

Европа	8576	32106	71014	134334	157791	182320	207107	225754
Америка	7020	29709	59131	116416	163165	231692	305433	336536
Азія	—	328	5145	10602	15101	20811	30201	36341
Австралія	—	36	775	3466	7262	12097	17263	19386
Африка	—	135	561	2226	4361	6515	8189	10168
Всего дорогъ на всемъ свѣтѣ	15956	62314	136626	267044	347680	453437	568403	628185

Таблицы № 1—3 составлены на основаніи свѣдѣній журналовъ: Stahl und Eisen und Arhiv für Eiseubahnwesen на 1895 г., затѣмъ слѣдующія книги служили источниками: 1) Das wirthshaftliche Leben der Völker von D-r Kvon Scherzer. Leipzig 1895, 2) Neumann Spallart —Weltwirthschaft, 3) Statistiche Iahrbücher des Deutschen Reichs 1886 1895, 4) Annuaires statistique de la France. Paris 1886—1894, 5) Statistical abstracts for the United, Kingdom London 1895, 6) Вліохъ И. С. Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на экономическое состояніе Россіи, 7) Изд. Министерства Путей Сообщенія, 8) Oesterreichisches statistisches Handbuch. Wien 1895, 9) Ungarisches statistisches Jahrbuch Budapest 1895, 10) Annuario statistico Italiano 1896, 11) Sveriges officiela statistik Stockholm 1895, 12) Annuaires statistique de la Belgique. Bruxelles 1886—1895, 13) Annuaires statistique de la Suisse. Bern 1893—1893, 14) Das Eisenbahnwesen auf der Balkan Insel. von D-r R. M. Dimtschoff. Bamberg 1894, 15) Iaarcij fers. Gravenhage 1894, 16) Statistik Aarbog for Kongerigt Norge, 17) Danmarks statistik. Kjobenhavn 1893, 18) Statistik Arsbok for Finland 1894, 19) Statistical Absiract relating to British India London 1895, 20) Annuaire statistique du Iapon Tokio 1895, 21) Statistical abstract for the Colonial possesions of the United Kingdom № 26—31, 22) Statistical abstract of the United States. Washington 1895, 23) The Australian handbook. 1894.

ТАБЛИЦА № 2.

Пространство и населеніе въ разныхъ государствахъ, длина желѣзныхъ дорогъ, съ показаніемъ числа верстъ желѣзныхъ дорогъ на 100 квадр. верстъ и на 10000 жителей.

	Пространство въ 1000 кв. верстъ.	Населеніе въ тысячахъ жителей.	Желѣзныхъ дорогъ верстъ.	На 100 кв. вер. имѣлось желѣзн. дор. верстъ.	На 10000 жителей имѣлось жел. дор. верстъ.
Германія.	475	50778	40777	8,6	8,0
Австро-Венгрія.	548	41058	26973	4,9	6,5
Великобританія	276	38779	31541	11,4	8,1
Франція	461	38343	37101	8,0	9.6
Европ. Россія (60 губерній). .	4350	93703	29334	0,6	3,1
Кавказъ	411	7285	1885	0,4	2,6
Финляндія	286	2271	2108	0,7	9,3
Русскія владѣнія въ Средней Азіи.	3016	5324	1343	—	2,5
Италія	252	31234	13296	5,3	4,2
Испанія	452	17566	10719	2,3	6,1
Бельгія	26	6262	4432	17,1	7,1
Нидерланды съ Люксембургомъ	31	4944	2903	9,3	5,9
Швейцарія.	36	2950	3201	8,8	10,9
Швеція	396	4824	8296	1,2	17,1
Норвегія.	283	2000	1501	0,5	7,5
Данія.	35	2300	2091	6,0	9,1
Европ. Турція, Сербія и Болгарія безъ Босніи и Герцеговины	282	11251	2342	0,8	2,1
Румынія	114	5038	2754	2,4	5,4
Греція	57	2187	910	1,6	4,1
Сѣв. Ам. Соед. Штаты	6759	67186	268152	3,9	39,9
Канада.	7866	4833	22659	0,3	47,0
Нью-Фундлендъ	96	204	362	0,4	17,7

	Пространство въ 1000 кв. верстъ.	Населеніе въ тысячахъ жителей.	Желѣзныхъ дорогъ верстъ.	На 100 кв. вер. имѣлось желѣзн. дор. верстъ.	На 10000 жителей имѣлось жел. дор. верстъ.
Мексика	1710	12056	10416	0,6	8,6
Колумбія.	1057	3920	392	—	1,0
Бразилія.	7347	14602	11248	0,1	7,9
Венецуэла	917	2324	433	—	1,9
Аргентинская республика . . .	2543	4326	12608	0,5	29,1
Чили.	662	3200	2617	0,4	8,2
Перу	999	2980	1563	0,2	5,3
Боливія	1172	2443	750	0,6	3,0
Британская Индія	3550	287000	28201	0,8	0,9
Австралія	7196	4068	19386	0,2	47,6

ТАБЛИЦА № 3.

Длина дорогъ, общая стоимость дорогъ и стоимость на версту въ кредитныхъ рубляхъ (по курсу 1 р. 50 к. кр.,=1 р. металлич.).

	Длина дорогъ верстъ.	Общія затраты на постройку милліон. кр. руб.	Затраты на версту кредитн. руб.
Европейскія дороги:			
Германія (1894)	40777	5073,0	124424
Франція (1893)	33509	5698,0	170060
Великобританія (1894)	31541	9263,0	293670
Россія (1893)	31087	3227,1	103807
Финляндія (1893).	1967	56,5	28745
Австрія (1893)	14968	2789,0	186329
Венгрія (1893)	11786	1169,8	99257
Швейцарія (1893)	3136	388,2	123800

	Длина дорогъ верстъ.	Общія затраты на постройку милліон. кр. руб.	Затраты на версту кредитн. руб.
Италія (1890)	12050	1587,6	131751
Испанія (1889)	9463	1051,0	111064
Швеція (1893). Казенныя дороги	2734	149,4	54645
„ Частныя „	5562	160,0	28766
Бельгія (1894)	4432	513,1	168393
Голландія, казенныя дороги (1894). . . .	1461	206,5	141354
Данія (1892)	1429	88,3	61800
Норвегія (1893)	1464	68.0	46474
Румынія (1892).	2754	143,8	52215
Греція (1894).	910	23,4	25660
Итого	211030	31655,7	150000
Остальныя Европейскія дороги, стоимость которыхъ еще не опредѣлена точно, принимая для всей открытой сѣти, среднюю стоимость 150000 вер.	14724	2208,6	150000
Всего.	225754	33864,3	150000
Внѣевропейскія дороги.			
Сѣв. Амер. Соед. Штаты (1893)	261541	20749,0	79334
Канада (1893)	22659	1657,0	73000
Бразилія (1894) 11248 вер. . . . . Мексика (1894) 10416 вер.	21664	1299,8	60000
Аргентинская республика. (1894)	13213	825,5	62474
Британская Индія (1893).	28201	2250,0	80000
Японія (1893).	3077	141,7	46000
Капская колонія, казенныя дор. (1893) . .	3397	186,4	55000
Новый Южный Уэльсъ (1893)	3547	326,0	91800
Южная Австралія (1893)	2510	112,0	44700

	Длина дороги верстъ.	Общія затраты на постройку милліон. кр. руб.	Затраты на версту кредитн. руб.
Викторія (1893)	4488	352,0	78400
Квинслендъ (1893)	3580	158,0	44200
Новая Зеландія (1893)	3071	148,0	48200
Итого	370948	28205,4	76036
Остальныя внѣевропейскія дороги, принимая стоимость ихъ по 76000 руб. кред. верста	31483	2392,7	76000
Всего	402431	30598,1	76000
Общая сѣть, число верстъ и стоимость .	628185	64462,4	102617

ТАБЛИЦА № 4.

Показывающая длину дорогъ къ концу года, съ 1850 г. по 1893 г., годовую эксплоатаціонную длину, валовые доходы, расходы и чистые доходы на среднюю годовую эксплоатаціонную длину, а также тѣ-же данныя на версту дороги.

Года.	Длина желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ къ концу года.	Средняя годовая эксплоатаціонная длина дорогъ верстъ.	Валовой доходъ милліон. руб.	Расходы милліон. руб.	Чистый доходъ милліон. руб.	На версту дороги.		
						Валовой доходъ руб.	Расходы руб.	Чистый доходъ руб.
1850	467	—	..	..	—	—	—	—
1853	979	—	—	—	—	—	—	..
1857	1092	—	9,5	7,3	2,2	9542	7290	2251
1858	1092	—	9,7	6,4	3,3	8862	5887	2975
1859	1250	—	11,6	8,3	3,3	9533	6795	2738
1860	1490	—	11,9	8,4	3,5	9028	6327	2701
1861	1996	1709	13,3	9,4	3,9	7777	5498	2279

Къ концу года.	Длина желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ къ концу года.	Средняя годовая эксплоатаціонная длина дорогъ верстъ.	Валовой доходъ милліон. руб.	Расходы милліон. руб.	Чистый доходъ милліон. руб.	На версту дороги.		
						Валовой доходъ руб.	Расходы руб.	Чистый доходъ руб.
1862	3201	2424	18,0	12,5	5,5	7421	5156	2265
1863	3267	3202	23,2	13,8	9,4	7244	4312	2932
1864	3358	3302	24,7	15,4	9,3	7374	4584	2790
1865	3578	3875	27,3	16,7	10,6	8118	4976	3142
1866	4248	3809	32,0	20,9	11,1	8392	5490	2902
1867	4688	4375	40,6	24,4	16,2	9289	5580	3709
1868	6467	5205	51,7	28,5	23,2	9939	5474	4465
1869	7653	6649	65,3	35,5	29,8	9817	5335	4482
1870	10094	8638	78,8	46,7	32,1	9128	5411	3717
1871	12726	10980	95,1	60,4	34,7	8658	5499	3159
1872	13239	12974	102,6	66,1	36,5	7912	5093	2819
1873	15229	14106	123,7	72,2	51,4	8769	5122	3647
1874	16988	15718	141,6	88,9	52,7	9011	5657	3352
1875	17729	17291	145,1	93,3	51,8	8390	5390	3000
1876	18295	17767	147,7	100,4	47,3	8312	5652	2659
1877	19380	18978	193,5	121,7	71,8	10200	6414	3786
1878	20554	19754	221,7	145,7	76,0	11222	7377	3845
1879	21130	20731	213,2	152,7	60,5	10282	7365	2916
1880	21155	21222	193,2	151,7	41,5	9145	7178	1966
1881	21290	21232	200,8	145,1	55,7	9460	6835	2625
1882	21593	21321	215,2	144,8	70,4	10092	6790	3302

Года.	Длина желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ къ концу года.	Средняя годовая эксплоатаціонная длина дорогъ верстъ.	Валовой доходъ милліон. руб.	Расходы милліон. руб.	Чистый доходъ милліон. руб.	На версту дороги.		
						Валовой доходъ руб.	Расходы руб.	Чистый доходъ руб.
1883	22215	21901	231,9	147,4	84,5	10587	6731	3856
1884	23039	22507	229,8	143,5	86,3	10209	6375	3834
1885	24041	23535	234,4	141,3	93,1	9959	6005	3954
1886	24503	24295	225,2	141,4	83,8	9270	5818	3452
1887	25367	24700	253,0	144,3	108,7	10209	5821	4388
1888	26133	25574	283,4	160,1	123,3	11081	6258	4823
1889	26554	26314	282,7	168,8	113,9	10743	6416	4327
1890	27238	26679	284,5	171,8	112,7	10665	6438	4227
1891	27361	27305	296,1	177,7	118,4	10844	6506	4338
1892	27814	27444	301,7	194,0	107,7	10994	7070	3924
1893	29394	27867	328,8	199,4	129,4	11799	7154	4645
1894	31219	—	—	—	—	—	—	—
1895	33105	—	—	—	—	—	—	—

ТАБЛИЦА № 5.

Списокъ желѣзныхъ дорогъ общаго пользованія, открытыхъ къ 1 Января 1896 года.

Дороги открытыя для движенія съ указаніемъ второй колеи.

1. Дороги эксплоатируемыя казною.

№№ Управленій дорогъ.			Длина въ верстахъ.	Въ томъ числѣ въ двѣ колеи.
1		Балтійская и Псково-рижская	933	37
2		Баскунчакская	72	16
3		Варш.-тересп. (съ Принаревской). . .	502	200
4		Екатерининская	1027	261
5		Закавказская (39 в. узкокол.) 1). . .	1047	—
6	а)	Курско-харьк.-азовская.	965	297
	б)	Лозово-севастопольская.	714	—
7		Либаво-Роменская.	1207	—
		Въ т. ч. Корюковск. в. 16 в., прин. Тов-ву		
8	а)	Московско-курская	512	378
	в)	Московско-нижегородская.	426	410
	б)	Муромская	106	—
9	а)	Николаевская	883	612
	б)	Боровичская.	28	—
10		Полѣсскія	1414	4
11	а)	Риго-орловская (съ Больдер.)	1130	204
	б)	Риго-тукумская (пр. ч. Общ.). . . .	54	—
12		Самаро-Златоуст. (съ Оренбургск.). . .	1411	—
13		С.-Петербурго-варшавская.	1243	1069
14		Сызрано-вяземская.	1305	—
15		Уральская	1016	—
16		Харьково-николаевская.	1120	86
17		Юго-западныя	3288	1287
		Итого (1). . .	20403	4861

2. Дороги эксплоатируемыя ж. д. обществами.

№№ Управленій дорогъ.			Длина въ верстахъ.	Въ томъ числѣ въ двѣ колеи.
18		Варш.-вѣнская (заграничн. кол.) . . .	463	291
19		Владикавказская.	1216	—
20		Ивангородо-домбровская	452	—
21		Ириновская (узкоколейная)	34	—
22		Лодзинская (заграничн. кол.)	26	—
23		Московско-брестская	1032	1025
24		Московско-казанская	1207	188
25		Моск.-кіев.-воронежск. (470 в. узкокол. 2)	1140	430
	моск. а)	Моск.-яросл.-костромск.	384	66
26	ярос. б)	Яросл.-вологодская (узкокол.)	201	—
	арханг. в)	Шуйско-ивановская	190	—
27		Обоянская (узкокол.)	30	—
28		Привислянская.	507	18
29		Рыбинская (158 узкокол.) 3).	437	8
30		Рязанско-уральская (656 в. узкокол.) 4).	2349	275
31		С.-Петербурго-сестрорѣцкая	34	—
32		Фастовская	334	114
33		Царскосельская (широк. особ. типа). .	25	25
34		Юго-восточныя (57 в. узкокол.) 5) . .	2575	104
35		Первое общество подъѣздныхъ путей (узк. уч. Свѣнцяны-Поставы). . .	66	—
		Итого (2). . .	12702	2539

		въ т. ч. въ 2 колеи.
сообщенія	33105 в.	7400
(Закаспійская ж. д.). . .	1343 »	—
. . . . .	2244 »	20
Россійской Имперіи. . .	36692 в.	7420

Всего открытыхъ въ вѣдѣніи М-ва путей

Сверхъ того: { Въ вѣдѣніи Военнаго М-ва
Дорогъ В. Кн. Финляндскаго

Всего открытыхъ въ

1) Сюда относится участокъ Шаропань-Чіатуры 39 в.

2) Сюда относятся участки: Круты-Пиратинъ 101 в., Конотопъ-Пироговка Суджа 38 в., Коренево-Рыльскъ 22 в., и Ворожба-Середина Буда 140 вер.

3) Сюда относятся участки Чудово-Новгородъ и Новгородъ-Старая Русса.

4) Сюда относятся участки: Покровская слоб.-Уральскъ 396 в., Ершовъ-

съ в. къ р. Деснѣ 93 в., Круты-Черниговъ съ в. къ р. Деснѣ 76 в., Коренево-

Николаевскъ 88 в. и Урбахъ-Александровъ Гай 172 в.

ТАБЛИЦА № 6.

показывающая перевозки пассажировъ и грузовъ по отдѣльнымъ дорогамъ казеннымъ и частнымъ.
За 1892 и 1893 гг.

Казенныя желѣзн. дор.	1892. Общее чис. всѣхъ пассажировъ въ 1000-хъ.	Валовой доходъ отъ перевозки пассаж. въ 1000-хъ р.	Общее чис. пуд. груз. въ 1000 хъ.	Валовой доходъ отъ перевозки груза въ 1000-хъ р.
1. Баскунчакская . . .	4	2	17.386	472
2. Варшаво-Тереспольск.	838	661	48.068	1.887
3. Екатерининская . . .	513	387	167.041	5.362
4. Закавказская	1.307	1.280	142,641	15.061
5. Курско-Харьк.-Азов.	1.630	2.152	183.710	10.453
6. Либаво-Ромен- а) Либ.-Ром.-Калк. . .	1.287	1.204	105.905	7.573
б) Низк.-Кор.	—	—	4.516	48
7. Ливенская . , . . .	45	19	6.998	135
8. Муромская	70	52	9.890	217
9. Орловско-Грязская. .	343	310	68.210	2.783
10. Полѣсскія.	918	879	78.548	4.033
11. Псково-Рижская. . .	461	478	16.923	584
12. Самаро-Златоустов. .	306	391	34.646	2.135
13. Сызрано-Вяземская .	1.200	1.335	115.506	6.554
14. Уральская	645	799	88.198	4.744
15. Харьково-Николаев. .	1.800	1.609	152.991	5.147
Итого . . .	11.368	11.557	1.241.178	67.181
Частныя желѣзныя дороги				
16. Балтійская	2.755	1.384	53.511	2.261
17. Боровичская	38	13	3.356	48
18. Варшаво-Вѣнская . .	2.466	1.697	211.125	8.129
19. Владикавказская . .	1.514	1.708	121.909	7.205
20. Гл. Об. Рос. жел. дор. Ник. а) Спб.-Моск. .	2,205	4.748	191.672	14.922
б) Портов. вѣтв.	8	1	19.538	111
21. Спб.-Варшавск. .	2.516	3.735	151.595	8.716
22. Моск.-Нижегор.	1.799	1.805	150.542	8.375

23.	Гряве-Цар.	а) I отд. Гр.-Борис.	259	220	54.374	2.284
		б) II отд. Бор.-Цар.	266	264	52.918	3.458
		Вол.-Дон.	75	41	50.135	1.175
24.	Двинско-Витебская .		441	445	40.237	1.512
25.	Донецкая каменноуг.		478	297	164.464	2.715
26.	Ивангородо-Домбров.		617	439	72.216	2.084
27.	Ириновская.		—	—	—	—
28.	Коз.-Ворон.-Ростов. .		1.353	1.742	164.994	7.663
29.	Курско-Кіевская. . .		790	1.037	85.545	4.875
30.	Лодзинская фабрич. .		385	130	50.741	620
31.	Лозов.-Сев.	а) Лозов.-Севас.	940	1.097	100.666	3.720
		б) Джанк.-Ѳеод.	26	22	1.896	42
32.	Митавская		466	268	12.540	284
33.	Московско-Брестск. .		1.680	2.189	110.573	7.553
34.	Московско-Казанс. .		1.456	1.343	104.716	4,302
35.	Московско-Курская .		2.255	2.590	202.641	11.789
36.	Моск.-Ярос.-Вологод.	а) Моск.-Ярос.-Костр, . . .	1.543	1.173	61.139	2.857
		б) Яросл.-Волог.	164	151	10.790	365
37.	Новгородская		219	175	9.096	340
38.	Новоторж.	а) Осташ.-Ржевъ .	196	159	13.035	331
		б) Ржевъ-Вязьма .	84	67	5.158	148
39.	Обоянская		—	—	—	—
40.	Оренбургская		398	368	48.353	1,989
41.	Орловско-Витебская .		631	470	110.934	3.639
42.	Привислянская . . .		1.101	795	129.121	3.583
43.	Риго-Двин.	а) Рига-Двин. . .	600	438	41.181	1.442
		б) Рига-Больдер.	181	19	5.047	11
44.	Риго-Тукумская . .		713	207	2.795	66
45.	Рыбинско-Бологовск.		293	573	24.299	1.151

46.	Рязан.-Ур. а) Ряз.-Козлов. б) Козл.-Сарат. в) Соснов.-Бековo	1.094	1.166	154.913	6.682
47.	Царскосельская . . .	1.184	518	2.143	48
48.	Фастовская	575	383	56.267	1.480
49.	Шуйско-Ивановская.	266	169	24.198	950
50.	Юго-западная	3.955	4.670	373.687	21.171
	Итого	37.986	38.714	3.244.104	150.100

1893

	Казенныя желѣзн. дороги	Общее чис. всѣхъ пассажировъ въ 1000-хъ.	Валовой доходъ отъ перевозки пассаж. въ 1000-хъ р.	Общее чис. пуд. груз. въ 1000-хъ.	Валовой доходъ отъ перевозки груза въ 1000-хъ р.
1.	Балтійская и Псково-Риж. а) Балтійская. .	2.942	1.388	46.556	2.777
	б) Псково-Риж. .	444	437	11.359	645
2.	Баскунчакская . . .	4	2	12.766	353
3.	Варшаво-Тереспольская (съ Принарев.) .	921	724	53.471	2.052
4.	Екатеринин. и Донецкая. а) Екатеринин. .	596	467	196.623	6.234
	б) Донецкая . .	478	297	164.464	2.715
5.	Закавказская	1.067	1.208	201.803	17.225
6.	Курско-Харьк.-Азов.	1.662	2.474	196.632	10.352
7.	Либаво-Роменская. а) Либаво-Ром.-Калк.	1.494	1.273	121.262	9.090
	б) Низк.-Корюк.	—	—	5.962	41
8.	Московско-Курская .	2.273	2.627	197.743	11.465
9.	Муромская	71	54	11.798	234
10.	Полѣсскія	999	913	77.573	4.628
11.	Самаро-Злат. и Оренбург. а) Самар.-Злат. .	420	499	34.628	2.242
	б) Оренбургск. .	388	403	45.232	2.307

12. Сызрано-Вяземская .	1.253	1.453	133.658	7.519
13. Уральская	759	840	85.777	5.117
14. Харьково-Николаев. .	1.957	1.829	179.055	6.315
Итого . . .	17.728	16.887	1.776.365	91.312

Частныя желѣз. дор.	Общее чис. всѣхъ пассажировъ въ 1000-хъ.	Валовой доходъ отъ перевозки пассаж. въ 1000-хъ р.	Общее чис. пуд. груз. въ 1000-хъ.	Валовой доходъ отъ перевоки груза въ 1000-хъ р.
15. Боровичская	42	15	3.896	56
16. Варшаво-Вѣнская . .	2.680	1.892	229.692	8.902
17. Владикавказская. . .	1.591	1.877	134.293	8.062
18. Гл. Об. Рос. жел. дор. Ник. а) Спб.-Моск. .	2.325	5.050	238.378	17.661
Гл. Об. Рос. жел. дор. Ник. б) Портов. вѣтв.	8	1	25.031	158
19. Гл. Об. Рос. жел. дор. Ник. Спб.-Варшавск. .	2.579	3.790	160.321	8.887
20. Гл. Об. Рос. жел. дор. Ник. Московско-Нижег.	1.833	1.957	145.545	8·927
21. Двинско-Витебская .	425	443	49.637	1.960
22. Ивангородо-Домбров.	705	491	86.091	2.486
23. Ириновская.	—	—	—	—
24. Кіево-Воронежская .	774	1.065	97.223	4.734
25. Лодзинская-фабрич. .	457	156	57.220	688
26. Ловово-Севастопольск. а) Лозов.-Севас.	1.054	1.279	129.986	4.936
26. Ловово-Севастопольск. б) Джанк.-Ѳеод.	76	57	8.587	137
27. Митавская	467	273	16.942	281
28. Московско-Брестская.	1.788	2.285	118.591	8.215
29. Московско-Казанск. .	1.360	1.394	153.651	5.691
30. Московско-Ярославск. а) Моск.-Ярос.-Костр. . . .	1.594	1.190	70.727	2.969
30. Московско-Ярославск. б) Яросл.-Волог.	174	14	12.016	520
31. Новгородская. . . .	235	181	9.304	331
32. Новоторжская. а) Осташ.-Ржевъ.	200	164	13.455	281
32. Новоторжская. б) Ржевъ-Вязьма.	96	74	6.940	180

33.	Обоянская	—	—	—	—
34.	Орловско-Витебская .	682	498	123.232	4.340
35.	Привислянская . . .	1.210	884	137.614	3.690
36.	Риго-Двинская. а) Рига-Двинск.	629	447	58.802	1.737
	б) Рига-Больдер.	179	19	2.285	8
37.	Риго-Тукумская . . .	769	208	2.633	66
38.	Рыбинско-Бологовск.	314	605	34.148	1.721
39.	Рязанско-Уральская. а) Рязань-Уральск.	922	1.160	162.347	8.954
	б) Сосновка-Бек.	15	3	1.595	21
40.	Спб.-Сестрорѣцкая. .	—	—	—	—
41.	Фастовская	641	423	58.631	1.692
42.	Царско-сельская . .	1.223	526	2.279	50
43.	Шуйско-Ивановская.	317	193	30.666	1.097
44.	Юго-Восточ- а) Орлов.-Гряз. . .	213	193	41.928	1.581
	б) Ливенская . . в) Грязе-Цариц. . г) Коз.-Вор.-Рост.	1.957	2.602	243.868	16.260
45.	Юго-Западныя . . .	4.261	5.026	402.506	22.601
	Итого . . .	33.796	36.576	3.070.064	149.881

ТАБЛИЦА № 7.

Показывающая доходы отъ перевозокъ пассажировъ и грузовъ по казеннымъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ съ 1884 по 1893 г.

	Валовой доходъ.					
	Отъ пассаж. движенія.	Отъ перевоз. грузовъ.	Остальныя статьи дох.	Всего доход.	Расходы	Чистый доходъ.
	Милліоны рублей.					
1884	44,8	167,2	17,8	229,8	143,5	86,3
1885	43,9	170,6	19,9	234,4	141,3	93,1
1886	43,5	164,0	17,7	225,2	141,4	83,8
1887	43,6	189,5	19,9	253,0	144,3	108,7

1888	46,8	210,2	26,4	283,4	160,1	123,1
1889	48,6	206,9	27,2	282,7	168,8	113,9
1890	49,5	207,4	27,6	284,5	171,8	112,7
1891	50,8	216,8	28,5	296,1	177,7	118,4
1892	50,3	217,3	34,1	301,7	194,0	107,7
1893	53,5	241,2	34,1	328,8	199,4	129,4

ТАБЛИЦА № 8.

показывающая длину дорогъ по губерніямъ за 1874 и 1894 г.

	1874 г.			1894 г.		
	Длина дор. верстъ.	На 10 тыс. жител. вер.	На 1000 кв. вер. простр. вер. ж. дор.	Длина дор. верстъ.	На 10 тыс. жител. вер.	На 1000 кв. вер. простр. вер. ж. д.
1. Астраханская	—	—	—	72	1,4	0,1
2. Бакинская	—	—	—	268	3,5	7,8
3. Бессарабская	138	1,2	4,2	798	4,8	20,4
4. Варшавская.	346	3,6	27,0	480	3,3	37,6
5. Виленская	398	3,8	10,7	540	4,0	14,6
6. Витебская	496	5,4	12,8	496	3,7	12,8
7. Владимірская	471	3,7	11,0	621	4,3	14,5
8. Вологодская	86	0,7	0,2	86	0,7	0,2
9. Волынская	441	2,5	7,0	684	2,8	10,9
10. Воронежская	357	1,6	6,2	486	1,8	8,4
11. Гродненская. . . .	545	5,3	15,9	946	6,7	27,9
12. Дагестанская Обл. .	—	—	—	58	0,9	2,2
13. Донскаго войска Обл.	882	7,7	6,2	1.139	5,5	7,8
14. Екатеринославская. .	441	3,1	7,4	1.331	6,7	23,9
15. Елисаветпольская . .	—	—	—	225	2,9	5,9
16. Казанская	—	—	—	161	0,8	2,9
17. Калужская	—	—	—	169	1,3	6,2
18. Кіевская	259	1,1	5,7	840	2,7	18,8
19. Ковенская	472	4,0	13,3	453	2,8	12,8
20. Костромская	68	0,5	0,9	144	1,0	1,9
21. Кубанская Обл. . . .	—	—	—	562	3,5	6,3
22. Курляндская	190	3,0	8,0	230	3,3	9,7
23. Курская	432	2,1	10,6	675	2,7	16,5
24. Кутаисская	—	—	—	353	4,6	19,2
25. Кѣлецкая.	19	0,3	2,1	175	2,5	19,7
26. Лифляндская.	158	1,5	3,9	569	4,5	14,2
27. Ломжинская.	112	2,2	10,5	229	3,7	21,5

28. Люблинская.	—	—	—	183	1,8	12,3
29. Минская	476	3,8	5,9	1.029	5,6	12,8
30. Могилевская . . .	374	3,8	8,9	448	3,2	10,6
31. Московская	591	3,3	20,2	695	3,1	24,0
32. Нижегородская . . .	72	0,6	1,6	85	0,6	1,9
33. Новгородская. . . .	332	3,2	3,1	460	3,7	4,4
34. Оренбургская	—	—	—	237	1,6	1,4
35. Орловская	458	2,8	11,2	688	3,2	16,8
36. Пензенская	—	—	—	446	2,8	13,0
37. Пермская, ...	—	—	—	946	3,4	3,2
38. Петроковская	240	3,4	22,3	312	2,9	28,9
39. Плоцкая	—	—	—	52	0,8	5,4
40. Подольская	413	2,1	11,2	667	2,5	18.0
41. Полтавская	214	1,0	4,8	514	1,8	11,7
42. Псковская.	146	1,8	3,8	200	1,9	5,3
43. Радомская	—	—	—	216	2,9	19,9
44. Рязанская.	358	2,4	9,7	669	2,4	18,1
45. Самарская	—	—	—	624	2,3	4,7
46. С.-Петербургская . .	564	4,2	12,0	564	2,1	14,4
47. Саратовская	320	1,8	4,3	1.107	4,5	14,8
48. Симбирская.	—	—	—	268	1,7	6,2
49. Смоленская	500	4,3	10,1	633	4,6	12,9
50. Ставропольская. . .	—	—	—	66	0,9	1,3
51. Сувалкская	80	1,5	7,2	80	1,3	7,3
52. Сѣдлецкая	161	3,0	12,9	351	5,2	0,8
53. Таврическая.	321	4,3	5,7	512	4,4	9,7
54. Тамбовская	652	2,8	11,2	1.075	3,9	18,3
55. Тверская	478	3,1	8,3	531	3,0	9,3
56. Терская Обл.	—	—	—	454	5,7	7,4
57. Тифлисская	—	—	—	211	2,3	5,9
58. Тобольская	—	—	—	72	0,5	—
59. Тульская	273	2,3	10,0	598	4,0	21,9
60. Уральская Обл. . .	—	—	—	110	2,1	0,3
61. Уфимская	—	—	—	545	2,7	5,1
62. Харьковская	422	2,4	8,8	655	2,7	13,6
63. Херсонская	841	5,2	13,4	1.009	4,5	16,2
64. Черниговская. . . .	379	2,2	8,2	773	3,4	16,8
65. Ярославская.	264	2,6	8,4	335	3,1	10,7
66. Эстляндская.	241	7,5	13,5	298	7,4	17,1
	15.481 вер. (на 44 губ.).			31.508 вер. (66 губ. и областей).		

ТАБЛИЦА № 9 (Діаграмма 5)

показывающая длину дорогъ и средніе вывозы хлѣбовъ по пятилѣтіямъ начиная съ 1850 года.

Къ концу года.	Длина дорогъ верстъ.	Года.	Средніе вывозы тысяч. четвертей.
1850	467	1850—54	5.911
1855	1.092	1855—59	7.072
1860	1.490	1860—64	8.778
1865	3.578	1865—69	10.085
1870	10.094	1870—74	21.606
1875	17.729	1875—79	33.221
1880	21.155	1880—84	31.842
1885	24.041	1885—89	46.011
1890	27.238	1890—94	48.552

ТАБЛИЦА № 10 (Діаграмма 6)

показывающая длину дорогъ и средніе вывозы льна, льняной пакли и сѣмени льняного.

Къ концу года.	Длина дорогъ вер.	Года.	Вывозы.		
			Льна.	Льняной пакли.	Льняного сѣмени.
			въ 1000 пудовъ.		въ 1000 четв.
1857	1.092	1857—61	3.840	806	1.391
1862	3.201	1862—66	4.785	798	1.441
1867	4.688	1867—71	7.582	918	2.360
1872	13.239	1872—76	8.508	862	2,442
1877	19.380	1877—81	10.954	1.490	2.442
1882	21.593	1882—86	10.131	1.621	1.710
1887	25.367	1887—91	10.915	1.505	2.140
1892	27.814	1892—94	11.039	1.346	1.317

ТАБЛИЦА № 11 (Діаграмма 7)

показывающая длину дорогъ и производство соли, чугуна и каменнаго угля съ 1855 г. въ среднемъ по пятилѣтіямъ.

Года.	Длина дорогъ.	Года.	Средняя добыча соли.	Производ. чугуна.	Сред. доб. кам. угля.
			въ тысячахъ		пудовъ.
1857	1.092	1855—59	32.344	?	11.305
1861	1.996	1861—65	31.174	17.666	21.807
1866	4.248	1866—70	37.857	19.596	32.285
1871	12.726	1871—75	38.748	23.817	74.324
1876	18.295	1876—80	43.575	26.109	150.805
1881	21.290	1881—85	70.732	29.924	237.350
1886	24.508	1886—90	76.322	42.466	323.864
1891	27.361	1891—94	84.671 *)	68.756	449.046

ТАБЛИЦА № 12

Строящіяся и разрѣшенныя къ постройкѣ къ 1 му Января 1896 года желѣзныя дороги.

Строящіяся желѣзныя дороги:

1. Казною.		Верстъ.
Закаспійской жел. дор. уч.	Самаркандъ-Андижанъ.	516,30
Забайкальской „ „ „	Мысовская-Стрѣтенскъ.	1.056,93
Западно-Сиб. „ „ „	Челябинскъ-Обь . . .	1.327,28
„	Екатеринб.-Челябинскъ.	226,78
„	къ прист. на р. Иртышѣ.	4,00
Пермь-Котласской ж. д. „	Пермь-Вятка-Котласъ .	935,00
Средне-сибирской „ „ „	Обь-Болотная . . .	117,00
уч. Болотная-Красноярскъ-Иркутскъ		1.605,75
„ къ прист. на р. Оби		2,30
„ „ „ „ „ Чулымѣ и Енисеѣ		2,70
Вѣтвь къ г. Томску		90,20
Уссурійской жел. дор. уч.	Владивостокъ-Иманъ . .	388,00
„	Иманъ-Хабаровскъ . .	330,00
„	къ прист. на р. Амурѣ .	5,50
Закавказской „ „ „	Тифлисъ-Карсъ	282,51

*) Для соли среднее взято за 1891—93 г.

Московско-Курск. ж. д.	„	Сергіево 1-е-Пеньково .	14,78
	„	ст. Серпуховъ-г. Серп.	5,51
Кур.-Харьк.-Азов. „ „	„	Бѣлгородъ-Волчанскъ.	42,00
Принаревской „ „	„	Остроленка-Тлущъ. . .	69,50
	„	Тлущъ-Пилява.	52,65
Риго-Орловской „ „	„	къ элеватору въ г. Ригѣ.	8,82
Юго-Западныхъ „ „	„	Каменица-Кременецъ. .	29,07
Харьк.-Николаев. „ „	„	Полтава-Карловка . . .	41,00
		Итого .	7.153,58

2. Желѣзнодорожными обществами.

Владикавказской жел. дор. уч.		Кавказская-Новотроицкая . . .	79,00
	„	Новотроиц.-Ставрополь	34,38
	„	Тихорѣцкая-Волж.	505,00
		Екатеринодар. вѣтвь .	4,79
		Желѣзновод. „ .	4,42
Ириновской „ „	уч.	Ириновка-Шереметевка (узкокол.).	20,00
	„	Порохов.-Колтуш. (узкокол.) . . .	9,00
	„	Охтенск. ст.-р. Нева (узкокол.). . . .	0,58
Моск.-Кіевск.-Ворон. ж. д.	„	Льговъ-Брянскъ . .	198,00
	„	Москва - Малоярославецъ-Калуга-Сухиничи-Брян.	365,00
	„	Пирятинъ-Красное (узкокол.). . . .	86,00
Моск.-Казанской „ „	„	Шилово-р. Ока . .	2,83
		Соедин. Пенза-Рузавск. л. съ Сердобскъ Пензенск. л.	2,02

Моск.-Яросл.-Архан.	ж. д.	уч.	Мыттищи-Щелково	15,50
		„	Вологда - Архангел. (узкокол.)	675,00
		„	Юрьевъ - Польск.-Бѣлково.	67,00
		„	Иваново-с.Тейково.	31,50
		„	Нерехта - Середа Вознесенское . .	43,00
Рязанско-уральской	„ „	„	Саратовъ-р. Волга (двѣ кол. одна шир. другая узкая).	14,88
		„	Анисовка-р. Волга (узк. кол.) . . .	6,00
		„	Покровск. слоб.-Покров. пр. (узк. кол.)	4,00
		„	Уральск.-р. Уралъ (узк. кол.) . . .	6,00
		„	Камышинъ-пр. на р. Волгѣ	13,68
		„	Пинеров.-Ртищево	104,00
		„	Сердобскъ-Пенза .	103,00
		„	Раненбургъ-Павелецъ съ вѣтвью на Астапово . .	108,35
		„	Вольскъ I-Волск. II.	14,00
			Пристанскіе пути на р. Волгѣ	7,12
Юго-Восточныхъ	ж. д.	уч.	Таловая-Калачъ . . .	91,00
		„	Волжская-Соляная . . .	2,38
		ст.	Коротоякъ-г. Коротоякъ	7,00
		уч.	Елецъ-Валуйки	309,00
		„	Графская-Анна	83,00

1-го О-ва подъѣздныхъ		
ж. дор. путей уч.	Поставы-Глубокое (узк. кол.) . .	52,40
„	Бердичевъ-Житомиръ (узк. кол).	50,00
„	Валкъ-Перновъ (узк. кол.) . . .	117,50
	Вѣтвь къ с. Феллину (узк. кол.) . . .	43,56
	Итого .	3.309,89
Всего строящихся въ вѣдѣніи Минист. П. С. . . .		10.463,47

Сверхъ того:

Финляндскихъ ж. д. уч.	Кеуру-Суолахти	113,43
Закаспійской „ „ „	Красноводскъ-Джебелъ. .	129

Разрѣшенныя къ постройкѣ ж. д. къ 1-му Января 1896 г.

1. Казною.

Варшаво-Тересп. ж. д. уч.	Луковъ-Люблинъ . . .	103,59
Екатерининской „ „ „	Просяная-Бердянскъ . .	160,00
Сибирской „ „ „	Иркутскъ-Листвиничная	66,00
Самаро-Златоуст. „ „ „	Бердяушъ - Бакальскій рудникъ	58,00
„	Кротовка-Сергіевскъ. .	88,00
Харьково-Никол. „ „ „	Карловка-Константиног.	31,00
	Итого .	506,59

2. Желѣзнодорожными обществами.

Моск.-Кіево-Воронеж. ж. д. уч.	Мармыжи-Ливны. .	60,00
Моск.-Яросл.-Архан. „ „ „	Рыбинскъ-Ярослав.	81,00
Рыбинской „ „ „	Бологое-Псковъ . .	333,00
	Итого .	474,00

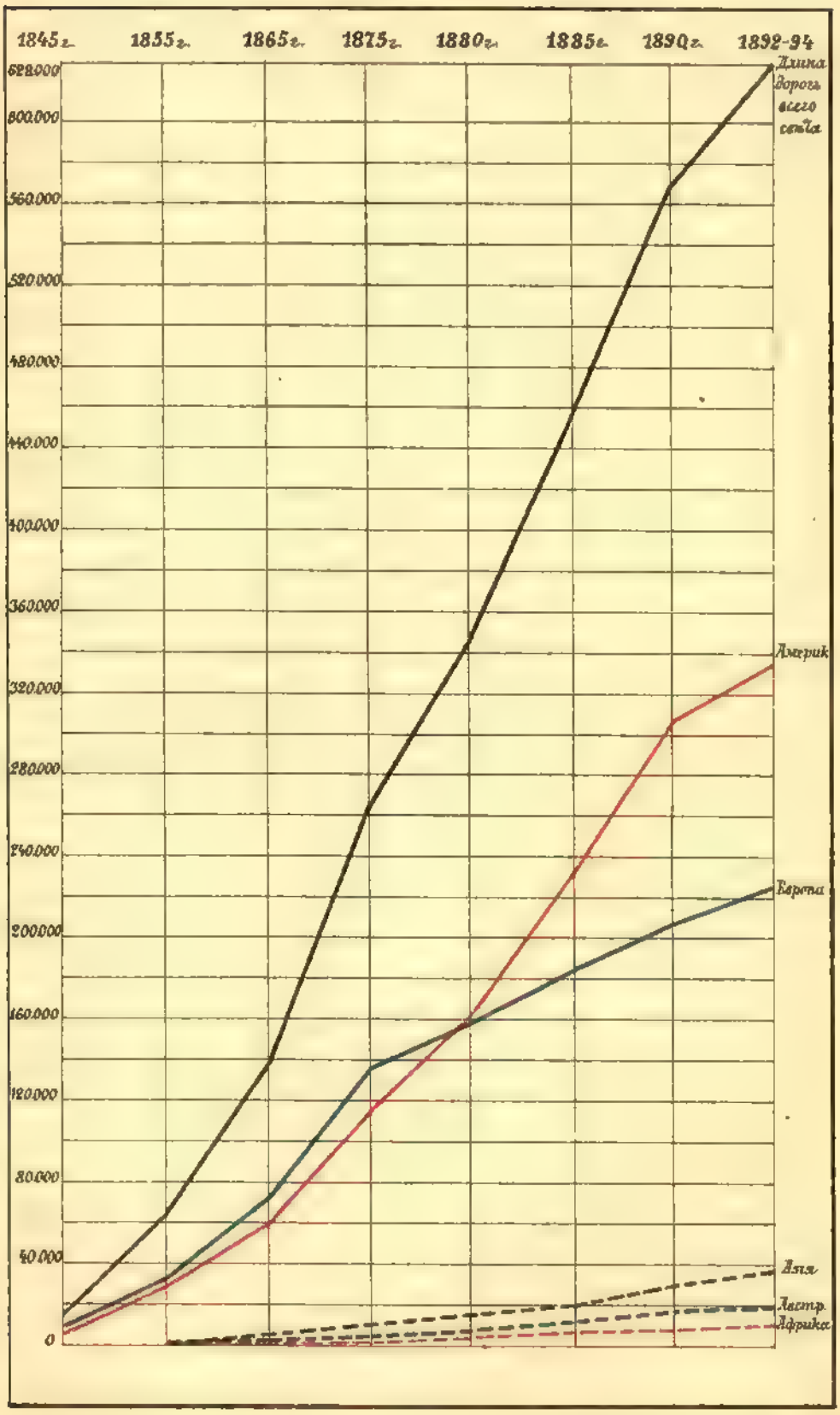
Всего разрѣшенныхъ къ постройкѣ въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія 980,59

Сверхъ того разрѣшенъ къ постройкѣ обходъ открытаго для движенія участка Перевальная-Ахча Куйма (16 вер.), Закаспійской жел. дор.

ДІАГРАММА № 1.

Длины желѣзныхъ дорогъ въ разныхъ странахъ свѣта.

(Въ верстахъ).

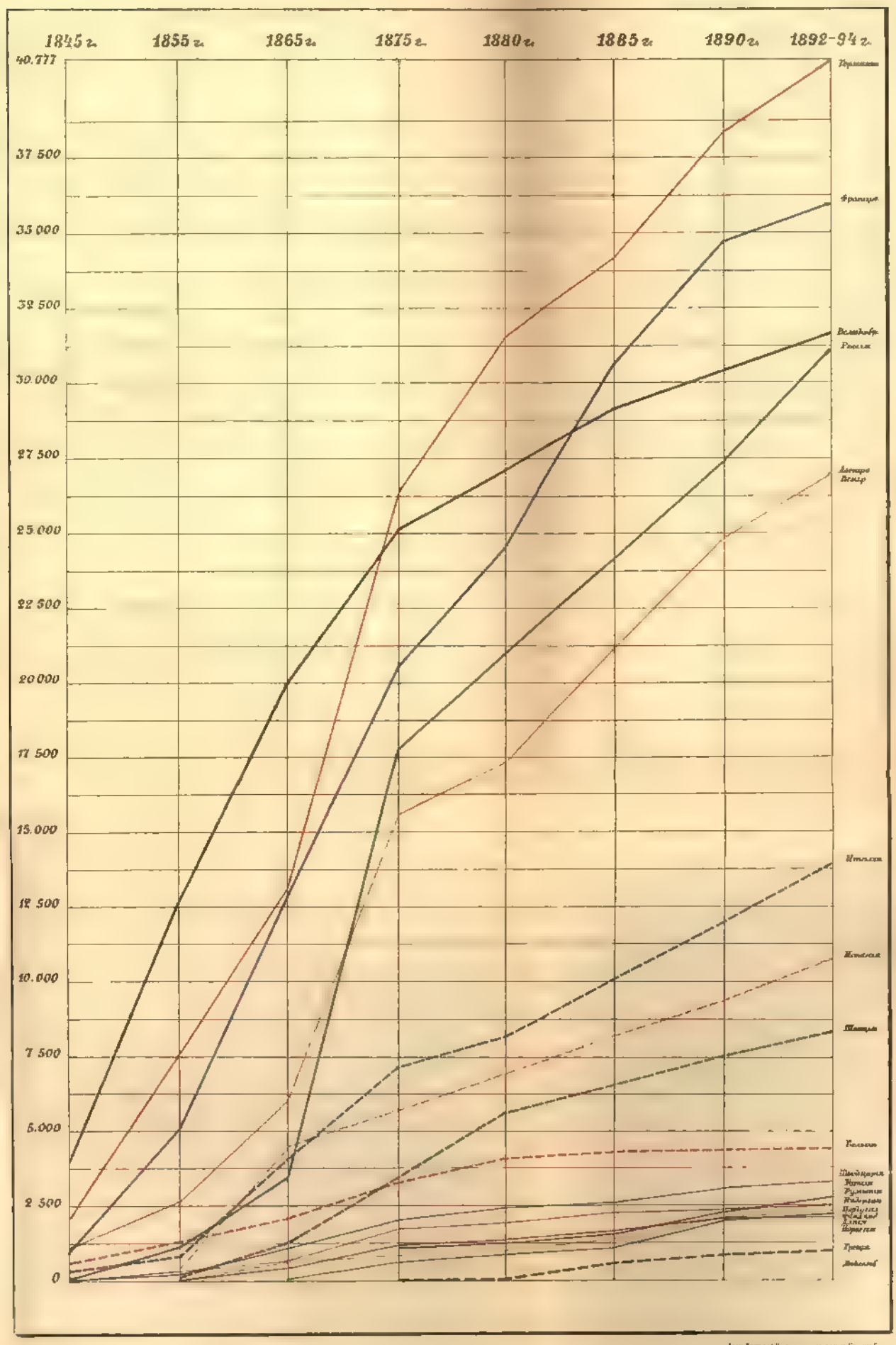


Техн. Автолит. Инж. Добро мовъ и Зе Калашъ С.П.Б.

ДІАГРАММА № 2.

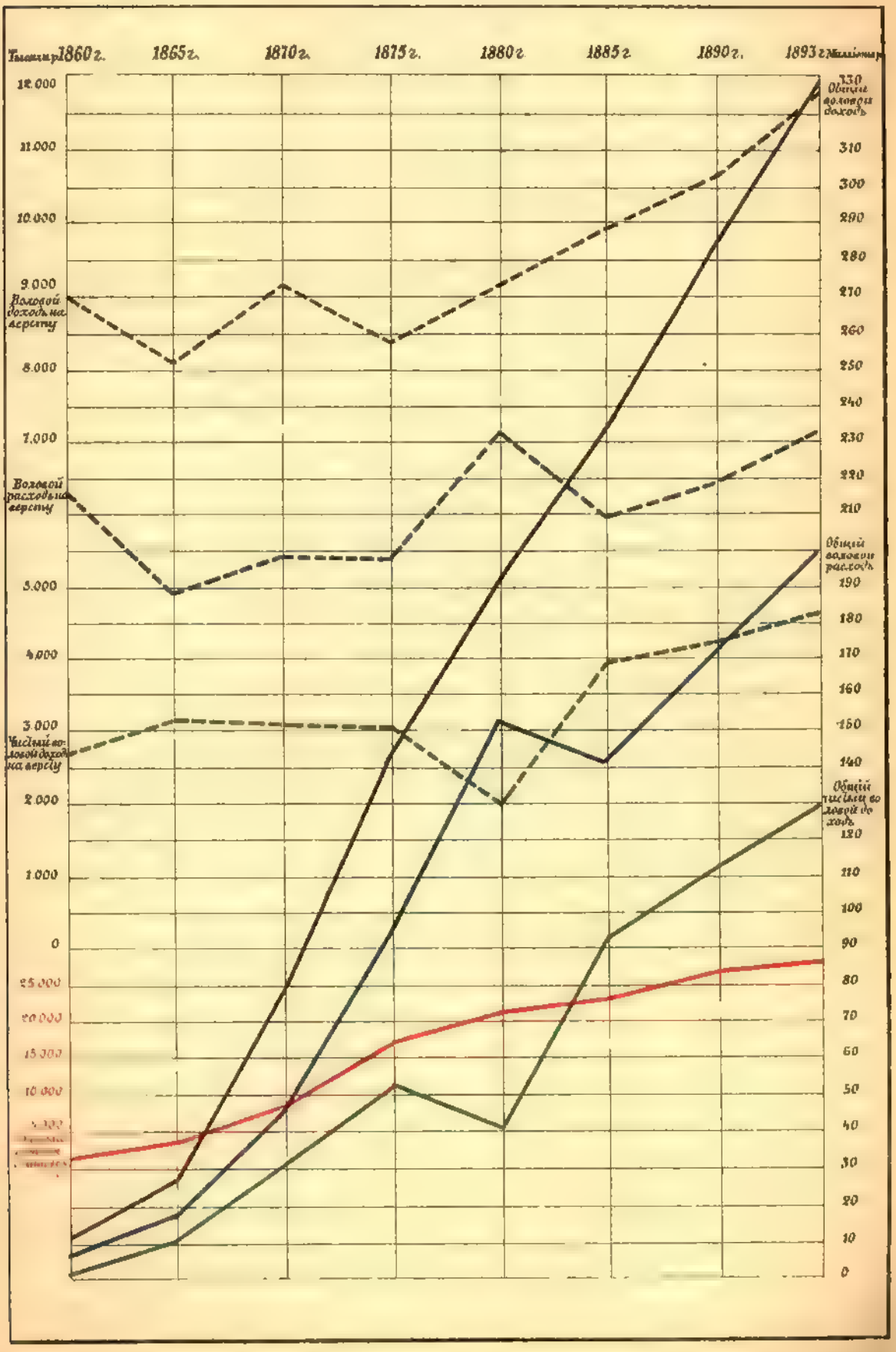
Длины желѣзныхъ дорогъ въ разныхъ государствахъ Европы.

(Въ верстахъ)



ДІАГРАММА № 3.

Показывающая доходъ и расходъ въ милліонахъ рублей общіе и на версту дороги, а также эксплоатаціонную длину верстъ.

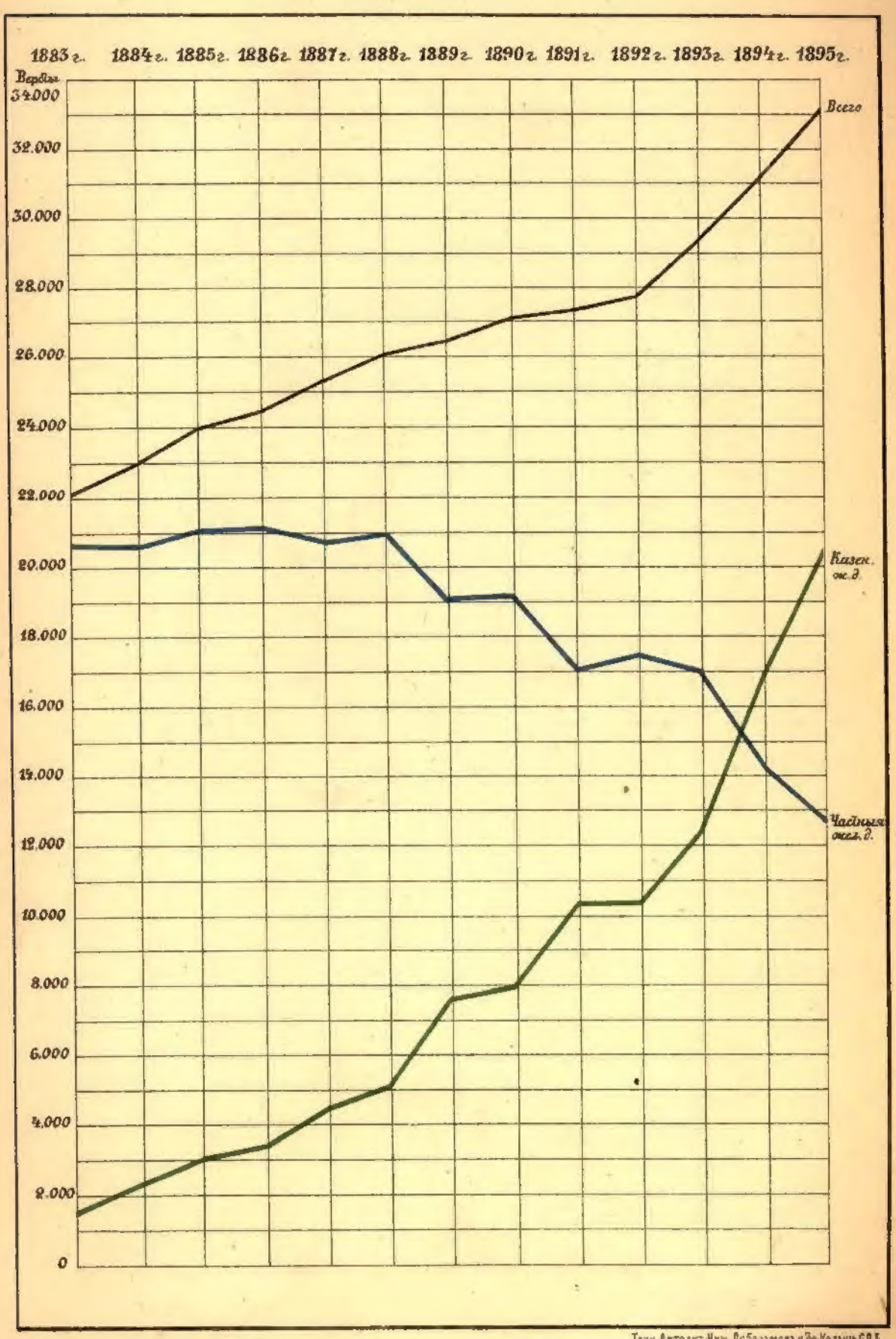


Техн. Автолит. Инж. Добраумовъ и Зв-Келлишъ С.П.Б.

ДІАГРАММА № 4.

Общей длины русскихъ желѣзныхъ дорогъ, а также частныхъ и казенныхъ въ отдѣльности.

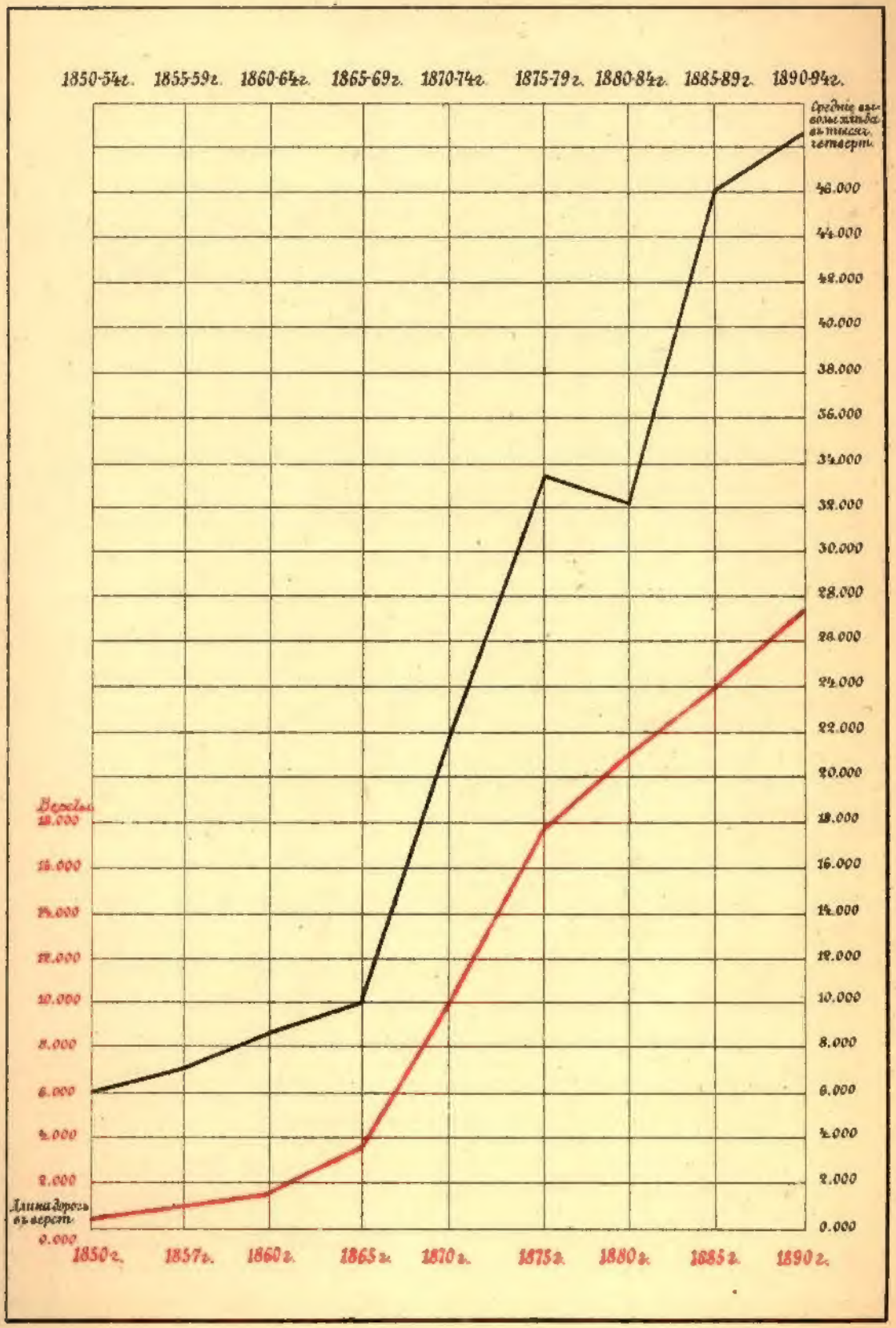
(Въ верстахъ).



Техн. Автолит Инж. Добросмавъ и Ве-Кальшъ С.П.Б.

ДІАГРАММА 5.

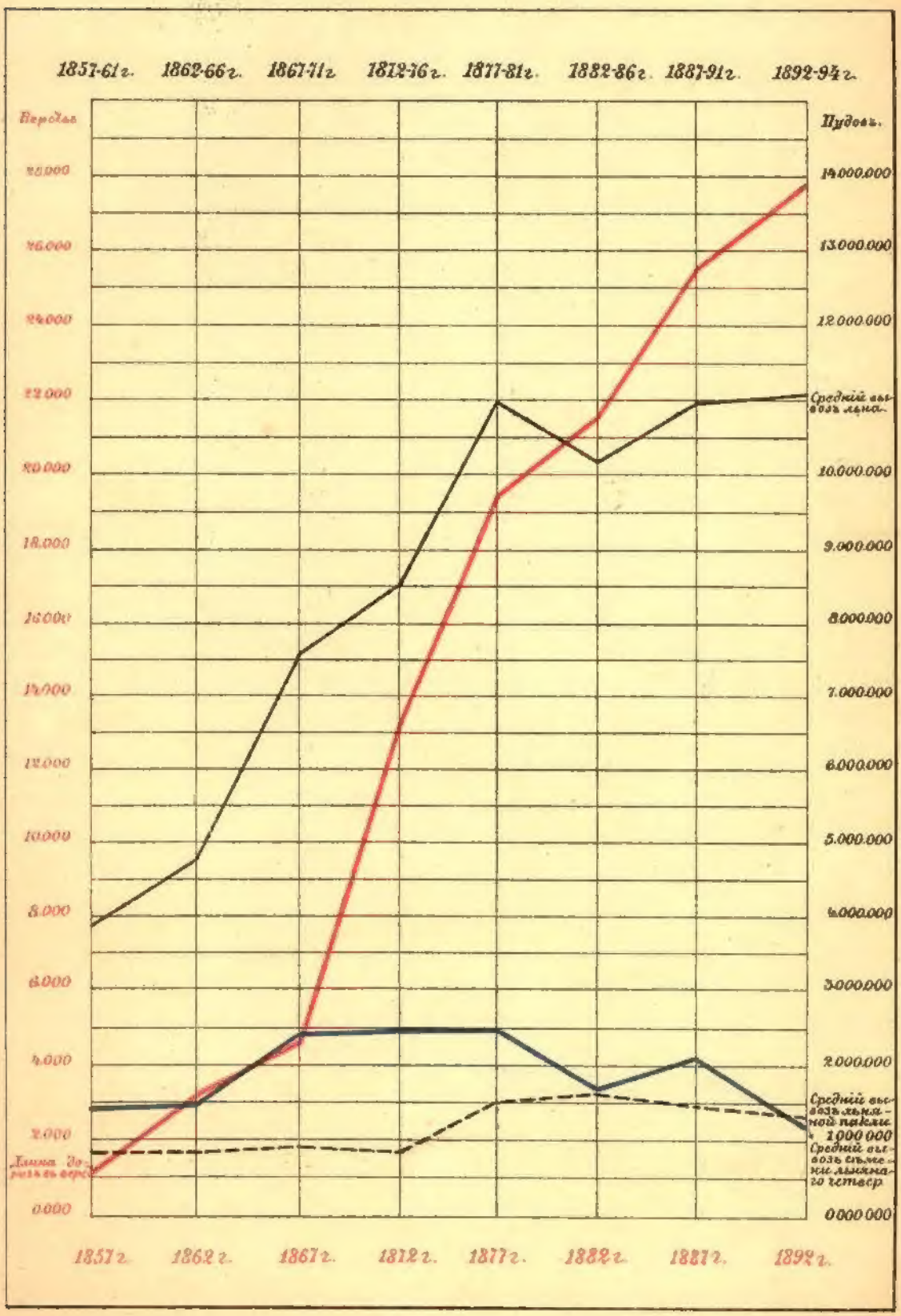
Показывающая длину дорогъ и средніе вывозы хлѣбовъ по пятилѣтіямъ, начиная съ 1850 года.



Техн. Автолит. Инж. Добросумовъ и К°. Кельнъ С.П.Б.

ДІАГРАММА № 6.

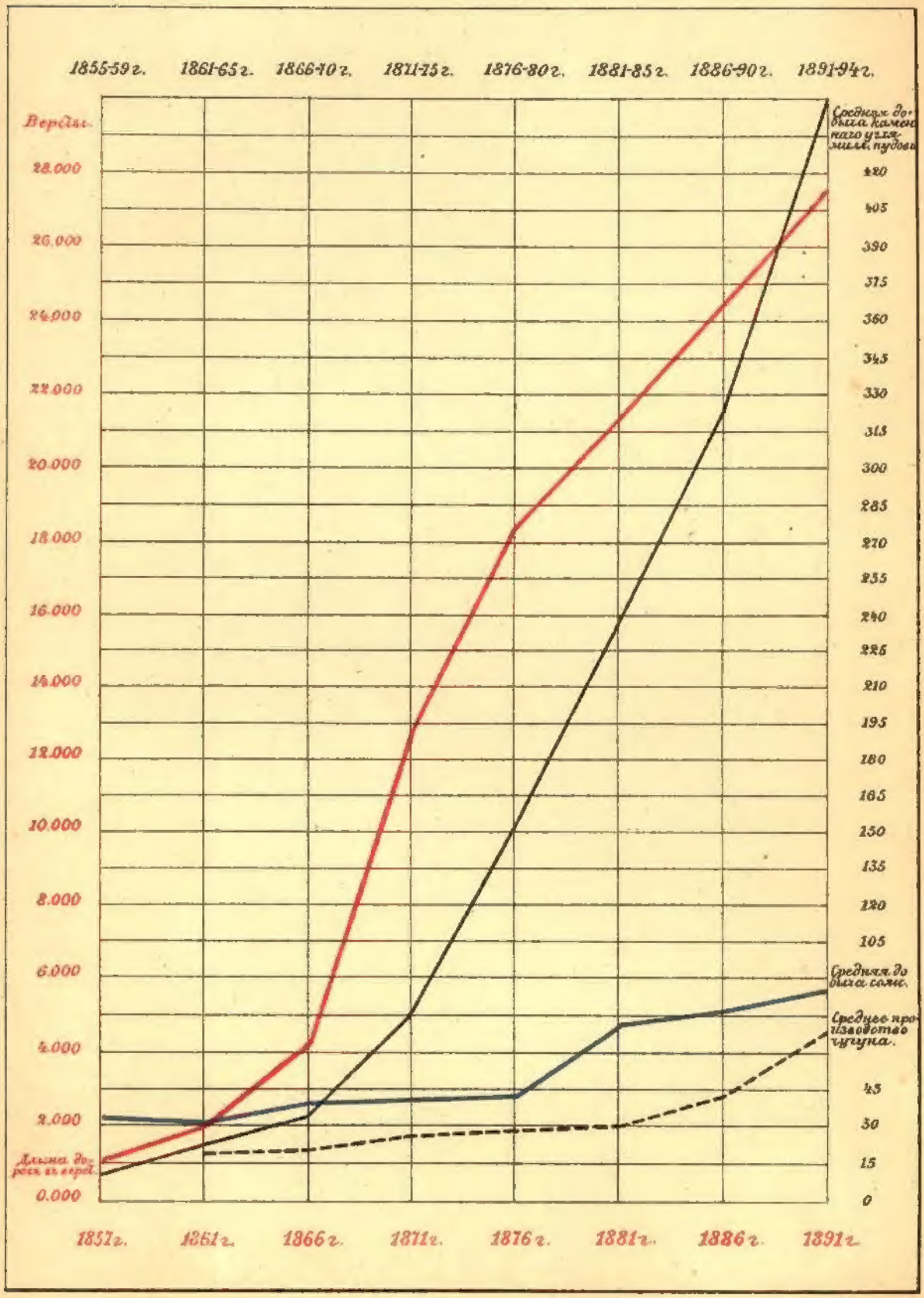
Показывающая длину дорогъ и средніе вывозы льна, льняной пакли и льнянаго сѣмени.



Техн. Автолит. Ивм. Добронравовъ и Зе Кальшъ СПБ.

ДІАГРАММА № 7.

Показывающая длину дорогъ, добычу соли, каменнаго угля и производство чугуна въ 1855 г. въ среднемъ по пятилѣтіямъ.



Техн. Литолит. Инж. Добровольскаго и Эр. Кельшъ С.П.Б.